
3,80 €
Modell Eisen Bahner
Magazin für Vorbild und Modell
Nr. 6
Juni 2007
56. Jahrgang
Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK
4 191341 103805 06
B13411
TESTS
Roco-Mh.6
Kato-Lemke-Kruckenberg
Leig-Einheiten
Die Stückgut-Offensive
LGB-Freunde Niederrhein
Bus und Bahn
Im Grenzbereich
574,8 km/h
WERKSTATT:
Wasserfall-Künste
EBW-CARGO
Neustrelitz ganz privat
Das Kraft-Paket
Ex-Reichsbahnwerk nutzt Erfahrung

Inhalt



28 Fast wie im Flug

Zwei TGV-POS-Triebköpfe und Duplex-Mittelwagen bildeten das Gespann für den neuen Weltrekord: 574,8 km/h!

80 LGB ganz groß

Der LGB-Club Niederrhein zeigt, was Klotzen heißt: Immerhin 78 Segmente mit über 120 Metern Gleis umfasst dessen Anlage.





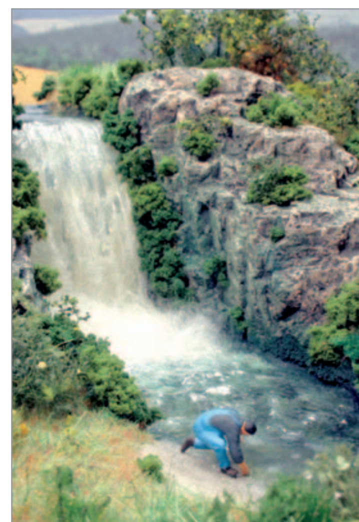
16 Meister-Werk im Norden

Erfolgreich hat sich das ehemalige Bahnbetriebswerk, jetzt private Bahnwerk in Neustrelitz im Eisenbahnmarkt etabliert.

36 Eilig durch das Reich

Der Lastkraftwagen machte der DRG früh zu schaffen. Sie reagierte 1927 mit der Zuggattung Leig.





54 Alles fließt

Michael Robert Gauß hat die Gestaltung von fließenden Gewässern im Modell mit viel Können umgesetzt.



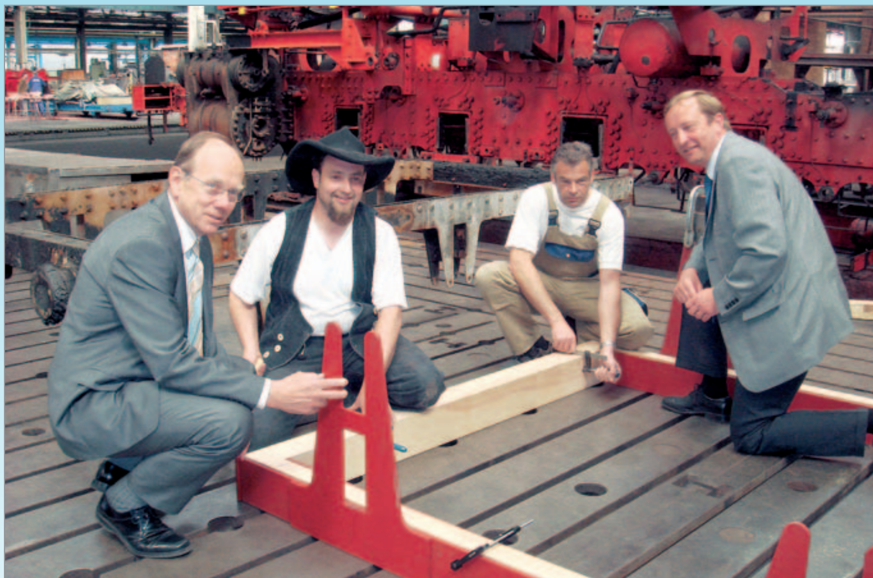
Titel: V200 EBW Fleischmann; Figur Preiser. Arrangement und Foto: Andreas Stirl

Bahnwelt Aktuell

DB-MUSEUM

Der Adler wird wieder gesund

Foto: Emersleben


Jürgen Franzke (li.) und Jürgen Eichhorn (re.) freuen sich über den Start der Rekonstruktion

● „Für das Herzstück des Adlers, die geschmiedete Kurbelwelle, konnte im sächsischen Gröditz ein Hersteller gefunden werden. Nun kann der Wiederaufbau des Adler-Zuges starten", so der Leiter des Meininger Dampflokwerkes, Jürgen Eichhorn, beim Pressetermin Mitte April in der südthüringischen Stadt. Die Dampflokspezialisten, die im Jahr 30 bis 35 Maschinen betreuen, sehen dies als besonders großen Medienrummel für eine doch recht kleine Lok. Rund eine Million Euro wird die Rekonstruktion des 2005 im Nürnberger Lokschuppen Opfer von Flammen gewordenen Zuges am Ende kosten. Das Geld kommt auch von Sponsoren wie etwa Märklin. Die englischen Lokomotivbauer Robert und George Stephenson fertigten damals innerhalb von vier Monaten eine „Patentee"-Lokomotive mit Schlepptender und drei Achsen. Die Lok leistete 29 kW (40 PS), rollte mit bis zu 60 km/h zwischen Nürnberg und Fürth und war bis 1857 im Einsatz. An eine museale Aufarbeitung dachte damals niemand, die Lok wurde verschrottet. Zum 100-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen 1935 stellte die Reichsbahn einen fahrfähigen Nachbau her. Ein Höhepunkt in der jüngeren Zeit war die Deutschlandtour im Vorfeld der 150-Jahr-Feier. Der Leiter des Firmenmuseums der Deutschen Bahn AG, Dr. Jürgen Franzke, hat sich jetzt schon den Oktober im Werratal vorgemerkt, dann soll der Adler zu ersten Probefahrten starten. Dass die Lok dann etwas anders aussehen wird als bisher, liegt an der veränderten Bauform des Schornsteines, nun korrekt nach den alten Plänen von 1857. Jürgen Eichhorn setzt auch beim Adler auf seine Spezialisten und Auszubildenden und denkt schon an die Saxonia, die älteste in Deutschland gebaute Lok. Sie braucht eine Hauptuntersuchung, am liebsten natürlich in Meiningen.

HAMBURG

Großer Bahnhof für ET 171


Foto: Metzler

In diesem Jahr plant der Verein Historische S-Bahn Hamburg e. V. zehn Nostalgiefahrten mit dem ET 171 auf dem S-Bahn-Netz.

● Unter dem Motto „Wir verbinden Hamburger seit 100 Jahren" feiert die S-Bahn Hamburg in diesem Jahr ein rundes Jubiläum. Mit der Netzerweiterung nach Stade zum Ende des Jahres mit den neuen Zweisystemfahrzeugen der Baureihe ET 474.3 werden erstmals in der S-Bahn-Geschichte Züge einer Baureihe im Gleichstromnetz der Hamburger S-Bahn und im Wechselstromnetz des Fern- und Nahverkehrs fahren. Aber auch der Blick in die Geschichte gehört zu einem Unternehmen wie der S-Bahn Hamburg GmbH. Acht Jahre und rund 10 000 ehrenamtliche Arbeitsstunden der Mitglieder des Vereins Historische S-Bahn Hamburg e. V. und der Werkstatt Ohlsdorf waren nötig, um den 1958 gebauten ET 171 wieder in den detailgetreuen Auslieferungszustand zu versetzen. Am 11. April 2007 wurde der Zug der Presse während einer Sonderfahrt von der Station „Berliner Tor" nach „Blankenese" präsentiert. Dieter Bohrer, ein Berliner Filmemacher, hatte regelrecht feuchte Augen, als er das Prachtstück für einen weiteren Film wieder in der Linse sah. Er wie auch die Mitglieder des Vereines waren begeistert von der großen Resonanz auf den ET 171, den in Zukunft auch die Hamburger und ihre Gäste erleben können. Der Zug kann außerdem für Gruppen bis 180 Personen gechartert werden. Der Tag der offenen Tür am 2. September im S-Bahn-Werk Ohlsdorf bildet den Abschluss der Jubiläumsaktivitäten. Informationen zum ET 171 gibt es im Internet unter www.historische-s-bahn.de.

NIEDERLANDE

Museumsbahnen verlängert

● Gleich zwei Museumsbahnen in den Niederlanden konnten kurz vor Saisonbeginn eine Verlängerung in Betrieb nehmen. In der hügeligen Provinz Limburg erhielt die Zuid-Limburgse Stoomtrein-Maatschappij (ZLSM) durch Einbau einer Anschlussweiche in Schin op Geul Anschluss an die nationale Bahninfrastruktur. Seit dem 30. März 2007 verkehren nun Dampfzüge von Kerkrade über Schin op Geul hinaus zum wichtigen Touristenort Valkenburg. Diese Verlängerung ersetzt die bisherige Erweiterung über Kerkrade hinaus nach Heerlen, die aufgegeben werden musste, weil der Fahrplan der Regelzüge so verdichtet wurde, dass für den Dampfzug keine Trassen mehr zur Verfügung standen. Die schmalspurige (1067mm) Museumsbahn RTM Ouddorp benutzt seit 4. April 2007 eine Verlängerung der inzwischen sieben Kilometer langen Strecke über den Brouwersdamm. Bislang endeten die Züge in Port Zélande, in der Provinz Zuid-Holland; jetzt wird dank der 1,7 Kilometer Neubaustrecke Mittelplaat Haven in der Provinz Seeland erreicht. Wie der Name der neuen Endstation andeutet, ist dort auf dem Grevelingensee ein Übergang auf ein Schiff möglich.

Lok B 1220 der ZLSM mit Einweisungszug verlässt Valkenburg am 25. März 2007.



Foto: van Dam



Foto: Marquardt

Der Triebzug 5022/6522.013 der ÖBB wurde von Salzburg über Treuchtlingen nach Kassel ins AW überführt. Das Fahrzeug kollidierte Anfang Januar 2007 mit einem Pkw. Am 25. März wartet der Talent am Einfahrsignal des Bahnhofs Flieden (etwa 15 Kilometer vor Fulda).

Jede Menge Kohle-Harmonie



Dr. Karlheinz Haucke

Einst war das Schwarze Gold Grundlage der industriellen Revolution, später Garant für den Wiederaufbau und über Generationen Energielieferant Nummer eins, begleitet vom antriebsschwächeren jüngeren Bruder, dem Braunen Gold. Und nicht von ungefähr wurde Kohle zum Synonym für Geld.

Nun haben bekanntlich unsere Politiker und Politikerinnen mit beidem so ihre Probleme, nur nicht, wenn´s um die eigene Kohle geht. Und so verwundert es auch nicht, dass mit dem zum 1. August 2006 inkraftgetretenen und noch vor dem Jahreswechsel bereits wieder geänderten Energiesteuergesetz nun auch viele Museums-Eisenbahnen ihr Fett abbekommen: Kohle als so genannte Traktionsenergie wird fortan in Deutschland besteuert. Dass man bei dieser Harmonisierung der Besteuerung von Energieerzeugnissen in der EU mal wieder das Flugbenzin, sprich Kerosin, vergessen hat, war dagegen sicherlich ein der derzeit in der Politik grassierenden Amnesie-Epidemie geschuldetes Versehen.

Die der Besteuerungsanpassung zugrundeliegende EU-Richtlinie, übrigens schon aus dem Jahre 2003, taugt nicht als Ausrede. Diese Richtlinie sieht nämlich die Möglichkeit zur Steuerbefreiung ausdrücklich vor. Dann muss diese neuerliche Beglückung aus Berlin wohl eher damit zusammenhängen, dass die heimische Kohle als Auslaufmodell angesehen wird. Und in der Tat: Der Fahrbetrieb mit Diesel oder Gas, was wir ja in der Hauptsache importieren müssen, kann auf Antrag von der Steuer befreit werden. Unlogisch? Logisch!

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

SBB-Industriewerk Yverdon



Foto: Armin Schmutz

Ein 400 Tonnen schwerer ICN kann mit 28 Hebeböcken angehoben werden, um die Revisionsarbeiten auch unterflur zu erleichtern, eine einmalige Einrichtung in der Schweiz.

● Genau 100 Tage nach Inbetriebnahme der neuen Werkshalle zum Großunterhalt der SBB-RAB-De500-Intercity-Neigezüge (ICN) öffnete das SBB-Industriewerk seine Türen für das Publikum. In der neuen, nach modernsten Arbeitsabläufen eingerichteten Halle werden alle 44 ICN der SBB den periodischen Großrevisionen unterzogen. Ein ICN rollt pro Jahr etwa 380000 Kilometer und ist großem Verschleiß unterworfen, speziell was Drehgestelle, Pantographen, Kupplungen und Türen anbelangt. Nach dreieinhalb Jahren wird eine große Revision fällig. Bereits vier Triebzüge haben nach je etwa dreiwöchiger Kur das Werk wie neu verlassen. Bis Ende des Jahres werden es 15 sein. Eigentlich ist die Halle ein Umbau der ehemaligen Güterwagenwerkstätte. Sie ist 283 Meter lang und 53 Meter breit. Nach 40,5 Millionen Franken Umbaukosten ist es den Architekten gelungen, auch Teile der alten Bausubstanz geschickt in den Neubau zu integrieren. In Yverdon werden ebenfalls die 119 Lokomotiven vom Typ Re460, die 115 Re450 der Zürcher S-Bahn sowie die 126 RBDe560 gewartet. Ab 2010 kommen auch die in der Ablieferung befindlichen Siemens-RABe514-Doppelstockzüge dazu.

BAHNPARK AUGSBURG

Abschied

● Am Freitag, 6. April 2007, nahm die historische Elektrolok E63 08 des Nürnberger DB-Museums Abschied vom Bahnpark Augsburg. Die knapp 70 Jahre alte Lokomotive, die viele Jahre im Augsburger Rangierbahnhof ihren Dienst leistete, wurde vom Bahnpark an das Süddeutsche Eisenbahnmuseum in Heilbronn (SEH) abgegeben. Im Gegenzug wird aus Heilbronn mit 01 1081 der Ulmer Eisenbahnfreunde in den nächsten Monaten eine der größten deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven nach Augsburg kommen.



Foto: Helmert

Vom 12. bis 15. April 2007 gab es in der B-Ebene des Frankfurter Hauptbahnhofes eine Installation mit dem Namen „Zugvögel". Dabei kamen die alten abgebauten Zugzielanzeigen des Hauptbahnhofes zu ihrer vermutlich letzten Ehre.

Zwischenhalt

■ **Armin Keppel,** Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), übernahm am 1. Mai 2007 auch die kommissarische Leitung des Bundeseisenbahnvermögens (BEV). Er tritt damit die Nachfolge des im Dezember verstorbenen BEV-Gründungspräsidenten Rolf Heine an.

■ **Zwischen Wien und Prag** fahren nach Angaben von ÖBB und ČD über 50 Prozent mehr Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Dezember bis März). Mit dem „Pendolino" der ČD-BR 680 wird die Strecke unter vier Stunden zurückgelegt.

■ **Die Ostdeutsche Eisenbahn** (ODEG) will das zur Zeit von Veolia genutzte Betriebswerk in Görlitz ab Dezember für das Spree-Neiße-Netz anmieten. Das Werk gehört der DB AG. Sollte ein Vertrag nicht zustandekommen, will die ODEG in Hagenwerder ein eigenes neues Bw errichten.

■ **Die Schnellverbindung** Frankreich – Deutschland, die am 10. Juni 2007 in Betrieb geht, wurde bereits kurz nach dem Start des Vorverkaufs am 11. April sehr stark nachgefragt. Das teilte ein DB-Sprecher mit.

■ **DB Regio** orderte für rund 70 Millionen Euro beim Bombardier-Werk in Görlitz 53 neue Doppelstockwagen. Sie werden bis Dezember 2007 ausgeliefert und bei der S-Bahn Dresden zum Einsatz gelangen. Der Freistaat Sachsen fördert die Beschaffung mit 40 Millionen Euro, die Wagen werden ausschließlich als Nichtraucherwagen unterwegs sein.

■ **Nach dem Willen des Berliner Senats** soll die DB AG nicht Betreiber des Flughafens Tempelhof werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung will den Flughafen bis Ende Oktober 2008 schließen.

■ **Die Maxima von Voith** (siehe auch MODELLEISENBAHNER 5/2007) hat den Designpreis „Red Dot Award" erhalten.

■ **Die Linksfraktion** im Bundestag will die Beteiligung der Kommunen an Kreuzungen von Straße und Schiene streichen. Bisher sind die Kommunen zu einem Drittel der Kosten zuschusspflichtig, doch seien viele Kommunen gar nicht mehr in der Lage, dieser Verpflichtung nachzukommen, argumentierte die Fraktion in der Begründung zu ihrem Gesetzentwurf (DS 14/4858).

■ **SPNV-Kunden in Bayern** erhalten seit dem 1. Mai ein einklagbares Recht auf finanzielle Entschädigung bei Verspätungen. Bei mehr als 60 Minuten verspäteter Ankunft am Zielbahnhof gibt es 25, bei über 120 Minuten 50 Prozent des Ticketpreises. Inhaber von Streckenzeitkarten erhalten pauschal drei Euro in der 1. und zwei Euro in der 2. Klasse in Form eines Gutscheins.

■ **Bombardier für SNCB:** Die belgische Staatsbahn SNCB hat den Schienenfahrzeughersteller beauftragt, 130 Doppelstockwagen vom Typ M5 zu modernisieren. Es ist der erste Auftrag dieser Art, den die SNCB vergibt. Der Wert beträgt rund 50 Millionen Euro.

■ **Das Land Sachsen-Anhalt** muss sich infolge der gekürzten Regionalisierungsmit-



Foto: J. Ortlepp

Für die olympischen Spiele 2008, die in der Volksrepublik China ausgetragen werden, gibt es auf der Industriebahn in Baiyin Werbung der besonderen Art: Die SY mit der Betriebsnummer 2008 fährt mit dem Logo der Spiele an der Rauchkammertür und dürfte damit seit langer Zeit die erste Dampflok sein, die für eine Olympiade wirbt.

VOSSLOH

Kleine G1206 für EH

Die Eisenbahn und Häfen GmbH (EH) hat bei Vossloh in Kiel zehn von der Serienversion abweichende kleine G1206 mit einer Leistung von 920 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h geordert. Die ausschließlich für den Werksverkehr vorgesehenen Loks verfügen über ein Läutewerk und sollen neben einer Funkfernsteuerung mit einer Funkklappensteuerung für Fal-Waggons ausgerüstet werden. Nachdem am 28. März 2007 erste Zug- und Bremskraftmessungen durchgeführt worden waren, erfolgten am 29. März mit der kleinen G1206 EH 601 vor planmäßigen Güterzügen der Seehafen Kiel auf den Gleisen der ehemaligen Kiel-Schönberger Eisenbahn Versuche im praktischen Betrieb, die sämtlich zur vollsten Zufriedenheit des Kunden EH verliefen.



Foto: Krause

Die kleine G1206, EH 601, zieht am 29. März 2007 bei einer Probefahrt einen entleerten Kohlezug auf den Gleisen der ehemaligen Kiel-Schönberger Eisenbahn bei Kiel-Wellingdorf.

VEOLIA VERKEHR GMBH

Verluste in Deutschland?

Ber der Veolia Verkehr Gmbh (ehemals Connex) gibt es offenbar Probleme mit dem Deutschland-Geschäft. Nach einem Bericht des Berliner „Tagesspiegel" spielen vor allem zwei Dinge eine Rolle: Bei bestimmten Verträgen habe sich Veolia zum Teil erheblich verkalkuliert. Dies betreffe insbesondere die Nord-Ostsee-Bahn, mit der es anfangs erhebliche Schwierigkeiten gab, auch wenn sich die Lage inzwischen beruhigt habe. Veolia habe die Strecke falsch eingeschätzt. Außerdem verlange die Konzernzentrale in Paris die Zahlung des doppelten Betrages im Vergleich zum vergangenen Jahr. Dies ließe sich in Deutschland nicht erwirtschaften. Ein Veolia-Sprecher wollte den „Tagesspiegel"-Bericht nicht kommentieren.

tel zum Jahresende auf vier Strecken vom SPNV verabschieden: Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg, Merseburg – Schafstädt, Merseburg – Buna-Werke – Halle-Nietleben und Köthen – Aken. Auf vier weiteren Strecken soll das Angebot auf nachfragestarke Tage konzentriert werden.

Den SPNV im Raum Regensburg hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ausgeschrieben. Es handelt sich um rund 5,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Die Betriebsaufnahme soll in zwei Stufen 2010 und 2011 erfolgen, die Vertragslaufzeit endet 2022. Grundangebot soll ein Stundentakt mit 160 km/h Spitze und klimatisierten Fahrzeugen mit Niederflureinstieg sein.

Bayern und Tschechien wollen ihre Bahnverbindungen verbessern. Vertreter beider Regierungen sind sich einig, dass neben dem Korridor Nürnberg – Marktredwitz – Pilsen – Prag auch die Verbindung Prag – Pilsen – Furth im Wald – Schwandorf – Regensburg – München gestärkt werden muss.

DB REGIO

Hanse-Express mit neuen Dostos

Der Hanse-Express verbindet die Hansestädte Rostock und Hamburg über Schwerin von nun an mit neuen Doppelstockwagen. DB Regio, Regionalbereich Mecklenburg-Vorpommern, stellte sie am 2. April 2007 vor. Die Strecke gehört zum Teilnetz Ostseeküste, wofür DB Regio nach europaweiter Ausschreibung im November 2005 den Zuschlag erhielt. Die neuen Wagen laufen 160 km/h schnell und sollen ab kommendem Fahrplanwechsel mit der Baureihe 120 bespannt werden. Die Sitze in der ersten Klasse sind mit Leder bezogen, außerdem findet man Steckdosen für Laptops. Zum Teilnetz Ostseeküste gehören auch die Abschnitte Rostock – Stralsund und Stralsund – Sassnitz/Binz. Dort werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2007 fünf Stadler-Flirt-Triebzüge zum Einsatz kommen. DB Regio AG wird bis Dezember 2019 auf dem Teilnetz Ostseeküste jährlich etwa drei Millionen Zugkilometer fahren und dafür insgesamt rund 70 Millionen Euro investieren.



Foto: Brüggemann

Der neue Hanse-Express im Hamburger Hauptbahnhof ist unter anderem an einer seitlichen Beschriftung „Hanse-Express" zu erkennen.

BAHNWELT AKTUELL

PRIVATBAHN

EVB-Eurorunner

● Die EVB (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) übernahmen, am 10. April 2007 feierlich ihren vierten Eurorunner (ER), die 420 14, von Siemens. Die Lok sei laut EVB besonders kraftstoffsparend und erreiche dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer Dieselmotorleistung von 2000 kW. Die EVB waren mit den anderen drei Loks sehr zufrieden, und es habe bisher lediglich einen kleinen Schaden gegeben, eine Meldelampe im Führerstand habe ausgewechselt werden müssen, witzelte EVB-Geschäftsführer Ulrich Koch bei der Übergabe. Zum Einsatz kommen die ER zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven im Containerverkehr. Die EVB-Altbauloks, wie die ehemaligen 211, 219 und 232 bleiben weiterhin unverzichtbar, eine Ausmusterung sei nicht vorgesehen, so EVB-Betriebsleiter Harald Uhle. Der Bürgermeister Bremervördes, Eduard Gummich, freute sich über die positive Entwicklung bei den EVB: Sie seien großer Arbeitgeber in der strukturschwachen Region und trügen weiterhin zu einer erheblichen Entlastung im Straßenverkehr bei. Weitere Neubauloks möchten die EVB vorerst nicht beschaffen, so Harald Uhle.



Foto: Brüggemann

Ulrich Koch, der EVB-Geschäftsführer (zweiter von links), gemeinsam mit den Festrednern vor seiner neuesten Lok in Bremervörde nach der Taufe.



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 22 CDs gewinnen.



Foto: Mann

● **Eher selten sieht man einen Turmtriebwagen auf freier Strecke vorüberfahren. Am 26. März 2007 durchfuhren gleich drei Vertreter der Uerdinger Baureihe als 701038, 702129 und als orangefarben lackierter 701085 den Aschaffenburger Hbf auf dem Weg nach Darmstadt-Kranichstein, wo sie im April auf dem Gelände der dort ansässigen Museumsbahner hinterstellt wurden. Wir wollen von Ihnen wissen, bei welcher Bahngesellschaft diese drei Turmtriebwagen eingestellt sind?**



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 22 Exemplare der CD „Herzklopfen, 22 aufregende Dampflok-Geräusche" verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete Panorama-S-Bahn (BR 488), Berlin, Basis BR 477 (877). Gewonnen haben: Börner, Rüdiger, 18209 Bad Doberan; Hoffmann, Hans, 06114 Halle (Saale); Dillenburger, Dirk, 63742 Aschaffenburg; Brühl, Uwe, 58840 Plettenberg; Wolter, Jörg, 13086 Berlin; Wagner, Hans-Jürgen, 27283 Verden; Schack, Dr. Dieter, 10315 Berlin; Hahlweg, Jörg, 15537 Erkner; Arzt, Michael, 15732 Schulzendorf; Joecks, Horst, 34369 Hofgeismar; Fischer, Dieter, 34246 Vellmar; Rodromel, Ernst, 13465 Berlin; Schnelle, Ulrich, 45883 Gelsenkirchen; Feyerabend, M., 53135 Bonn; Kohlsche, Wolfgang, 06667 Weißenfels; Jänicke, Ralf, 18106 Rostock; Rittersdorf, M., 10315 Berlin; Munk, Werner, 12049 Berlin; Mayer, Andreas, 86199 Augsburg; Schmidt, Thomas, 99099 Erfurt.

SACHSEN

Sonderfahrt nach Waldenburg

● Am 7. April 2007 erreichte nach fast drei Jahren wieder ein Zug den Bahnhof Waldenburg an der Muldentalbahn Glauchau – Großbothen. Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (VSE) organisierte eine Dampfsonderfahrt von Schwarzenberg über Zwickau und Glauchau in die Töpferstadt Waldenburg. Die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) ist bestrebt, auf der Muldentalbahn, zunächst von Glauchau bis Wolkenburg, einen touristischen Wochenendverkehr durchzuführen. Dies sei aber nur möglich, wenn die anliegenden Kommunen die Bedeutung dieser Strecke erkennen und Mittel bereitstellen.



Foto: Bergelt

Reges Interesse herrschte an der Sonderfahrt des VSE.

GRENZVERKEHR

Pasewalk - Stettin verliert internationalen Güterverkehr

● Die Strecke Angermünde – Stettin soll für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert werden. Im Winter und Frühjahr war ein Teilabschnitt dieser Strecke wegen Gleiserneuerungsarbeiten für den Schienenverkehr gesperrt. Die Personenzüge wurden im Schienenersatzverkehr mit Bussen gefahren, die Güterzüge über die Strecke Pasewalk – Stettin (KBS 175) umgeleitet, auf der dadurch noch einmal Hochbetrieb im Güterverkehr herrschte. Vor der Umleitung verkehrte hier neben Personenzügen nur noch das gemischte Güterzugpaar FE 45428/45429 Stettin – Rostock Seehafen. Nach Ende der Bauarbeiten an der Strecke Angermünde – Stettin und der dadurch bedingten Umleitungen wird die KBS 175 ihren planmäßigen internationalen Güterverkehr verlieren, da dann auch das Zugpaar FE 45428/45429 über Angermünde geleitet wird, was für die Verbindung Stettin – Rostock einen Umweg von rund 90 Kilometern bedeutet.



Foto: Gsänger

Seit kurzem hat Stock-Transport seine Verkehrsleistungen erneut ausgeweitet. Nachdem seit dem Jahreswechsel 2006/07 am Wochenende ein Kalkzug für die Firma Josera zwischen Kleinheubach und Blaubeuren dazugekommen ist, gibt es jetzt einen neuen Biodieselzug zwischen Tschechien und Ochsenfurt. Dieser fuhr am Frühlingsabend des 12. April 2007 mit 745 501 als DGS 91174 über die sonst güterzuglose KBS 810 bei Seligenstadt in Richtung Würzburg.

ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

Neues im Fahrplan 2007

● Im Vorgriff auf den Einsatz des VT 137322, der ab August jeweils am Sonnabend im regulären Dienst fahren soll, gibt es einen Umlauf mit der Diesellok 199 013 und zwei Personenwagen. Größtes Bauvorhaben bei der SOEG ist die Errichtung einer neuen Wagenwerkstatt einschließlich Wagenwaschanlage, die beide an der einstigen Wagenabstellanlage entstehen und bis August 2007 fertiggestellt sein sollen. Während der Bauarbeiten werden die Personenwagen in Bertsdorf abgestellt. Den neuen Schriftzug „Zittauer Schmalspurbahn" (siehe auch MODELLEISENBAHNER 9/2006) erhalten jetzt auch grün-beige Wagen vor Ablauf der Hauptuntersuchungsfristen. Und am 31. März 2007 wurde nach langer Aufarbeitung durch den Interessenverband Zittauer Schmalspurbahn e.V. der historische Personenwagen KB 970-403 wieder in Betrieb genommen.



Foto: Heilmann

Am 31. März 2007 steht 199 013 mit Zug 706 im Bahnhof Bertsdorf.

Einen ICE-Rumpfzug mit den Mittelwagen 802 916, 803 022, 804 022, 801 040, 801 041 und 801 823 brachte am 11. März 2007 115 336 von Hamburg-Eidelstedt ins AW Nürnberg. Das Bild zeigt die interessante Garnitur mit Bm als Zwischen- und Schlusswagen beim Personalwechsel in Kassel-Wilhelmshöhe.



Foto: Meinhardt



Foto: Schreiber

Im März 2007 erhielt „92 80 1203 123-5 D-RTUL" eine Revision. Sie wurde zuvor in Stendal aus 202 376 umgebaut und gehört der „Rail Technology & Logistics" (RT&L). Die Lok erhielt den Namen „Katharina" und ist die erste schwarze Ost-V100. Auf dem Weg von Seddin nach Frankfurt/Oder passierte sie am 23. März 2007 mittags Berlin-Schönefeld.

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Mann

Zu einem bemerkenswerten Treffen altroter Dieselloks kam es am 29. März 2007, als die EFW einen Teil ihrer Flotte in den Mühldorfer Raum verlagerten und an der Aschaffenburger Dieseltränke die Vorräte ergänzten. 232 088 zog 221 117, 212 052 und 212 381 in den Süden.



Foto: Lindner

Nicht alltäglich ist die Begegnung mit dem in Frankreich gebauten Schienenoberflächen-Messtriebwagen „SPENO SM 775". Am 26. März 2007 ist er zwischen Freiburg im Breisgau und Basel bei Efringen-Kirchen unterwegs.

IGE-BAHNTOURISTIK

Jubiläumsfest am 30. Juni

● Als 1982 die Hersbrucker Eisenbahnfreunde die ersten Eisenbahn-Gruppenreisen organisierten, ahnte wohl auch Armin Götz, ein Mann der ersten Stunde, kaum, dass ein Vierteljahrhundert später die heutige „Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE GmbH & Co. KG" in nicht weniger als vier Geschäftsbereichen tätig und Mitglied der UIC sein würde. 2001 wurden die Gleisanlagen des einstigen Güterbahnhofes in Hersbruck (rechts Pegnitz) übernommen, 2003 erteilte das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Freistaates Bayern der IGE die Konzession als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, und schon 2004 wurden erste Güterzugleistungen im Verkehr Deutschland – Polen erbracht. Zeit, etwas Besonderes auf die Beine zu stellen! Am 30. Juni wird es in Hersbruck ein großes IGE-Eisenbahn-Jubiläumsfest geben. Sonderzüge werden aus Chemnitz, Stuttgart, Passau und München erwartet. Ein umfangreiches Programm wartet auf die Besucher, und als Gastfahrzeuge werden die Siemens-Weltrekordlok 1216 050 sowie die schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt, die 18 201, erwartet. Informationen gibt es unter der gebührenfreien Hotline (0800) 7171800 und unter www.bahntouristik.de.

Am Karsamstag, 7. April 2007, fuhr der erste Zug mit Sturmschaden-Holz, das der Orkan Kyrill hinterließ, zum Holzverarbeitungsbetrieb Sturm in Herbrechtingen an der KBS 757. Der Betrieb verfügt über ein Anschlussgleis im Industriegebiet Vohenstein. Der aus 30 Rail-Polska-Wagen bestehende Zug wurde von den OHE-Loks 330 092 (Red Tiger) und V 1001-033 (G 2000) gezogen.



Foto: Hruza



Foto: Schumann

Am 6. März 2007 hat die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) eine neue Diesellok vom Typ ER 20 des Herstellers Siemens in ihren Fahrzeugbestand aufgenommen. Die unter der Nummer 22 geführte Lok kommt sowohl im Güterverkehr (Steinzüge) auf der WLE-Stammstrecke zwischen Warstein und Lippstadt als auch überregional im Bauzug- sowie Sonderreisezugdienst zum Einsatz. Am 27. März 2007 präsentiert sich die neue WLE-22 auf der Drehscheibe vor dem Lokschuppen in Lippstadt.

PRIVATBAHN

OHE-E-Lok mit LTH-Werbung

● Die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) hat seit dem 3. Januar 2007 das Triebfahrzeug 185 522 langfristig von Angel Trains Cargo (ATC) angemietet, das kurz darauf mit der blauen LTH-Transportlogistik-Werbung ausgestattet wurde. Im April erhielt es noch zusätzlich den Schriftzug „powered by OHE". Eingesetzt wird die 185, wie auch weitere von der OHE angemietete E-Loks, sowohl im Containerzugdienst als auch vor Kesselwagen- und Holztransportzügen. Bombardier Transportation baute die Lok mit Fabriknummer 33596 im Jahr 2003. Zunächst war sie über ATC an die luxemburgische Staatsbahn CFL vermietet.



Foto: Mike Heger

Gegenwärtig besitzt die Lok die Zulassung für den Einsatz in Deuschtland und Österreich.

TOP UND FLOP

TOP: Italien ab 19 Euro

Für 19 Euro von jedem Bahnhof der DB nach Italien – das ermöglicht der „Euro-Sparpreis Italien" bei der Route via Brenner. Für Verbindungen über die Schweiz ist das Angebot ab 39 Euro erhältlich. Die Preise für die 1. Klasse lauten 39 und 69 Euro. Die Tickets gelten für eine Zugverbindung und sind erhältlich, solange der Vorrat reicht. Die obligatorische Reservierung kostet nochmals 3,50 Euro.

FLOP: 40, 60, 120 Euro?

Weil dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) im vergangenen Jahr rund elf Millionen Euro Fahrgeldeinnahmen durch Schwarz- und Graufahrer entgingen, will dieser nun gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Erhöhung des sogenannten erhöhten Beförderungsentgeltes von 40 auf 60, bei Wiederholungstätern auf 120 Euro beim Bundesverkehrsministerium erwirken. Nun sind allen ehrlichen Fahrgästen Schwarz- und Graufahrer ein Dorn im Auge und die Schwierigkeiten der Unternehmen sollen nicht kleingeredet werden. Doch fordert beispielsweise der Fahrgastverband Pro Bahn, dass die Unternehmen erst mal ihre Hausaufgaben machen sollen: Durch die Einrichtung von Ombudsstellen nach dem Vorbild Bayerns und Baden-Württembergs, durch Fahrscheinverkauf in Bussen und Zügen (Automaten oder vom Personal) und die gründliche Auslichtung des Tarifdschungels: „Häufig ... kann der Fahrgast gar nicht wissen, dass der Fahrschein nicht gilt."

VOSSLOH

Neue G 2000

● Die in Frankreich ansässige Euro Cargo Rail SAS (ECR) wird mehrere Streckenlokomotiven des Typs G2000 von Vossloh im Güterfrachtverkehr, ausgehend von Nordfrankreich, grenzüberschreitend einsetzen. Entsprechend ihres Einsatzgebietes werden die Loks über Zulassungen für Deutschland und Frankreich sowie für die Niederlande, Belgien und Frankreich verfügen. Die erste silbergraue G2000 (5001633/2006) für ECR verließ am 24. März 2007 Kiel. Die 2005 als französisches Tochterunternehmen der English, Welsh & Scottish Railway Ltd. (EWS) gegründete ECR verfügt bereits über Loks der Typen G1000 und G1206 von Vossloh. Einige dieser Loks sind bei Angel Trains Cargo (ATC) geleast.



Foto: Krause

Die fabrikneue Lok ist für den Einsatz in Deutschland und Frankreich vorgesehen, weshalb das für den Verkehr in den Niederlanden notwendige gelbe Lätzchen fehlt.



Foto: Hubrich

Die in Oberhausen-Osterfeld beheimatete und unterhaltene Dampflok 41 360 zog am 31. März 2007 einen voll besetzten Sonderzug über 215 Kilometer vom Ruhrgebiet über Düsseldorf und Köln zurück ins Revier. Während der als Lastprobefahrt durchgeführten Rundtour donnert der Zug hier zwischen Mülheim und Essen über den steigungsreichen Abschnitt am Heißener Berg.

Bahnwelt Aktuell

Österreich

Flugzeug auf Schienen



Foto: Haslebner

Eine der drei neu lackierten Loks ist die silberfarbene 1016 034.

Es ist an der Zeit, dass auch der ÖBB-Personenverkehr mit Top-Zügen unterwegs ist. Die Tage der Triebwagen-Reihe 4010 und der Schlierenwagen sind gezählt. Für den Inlandsfernverkehr setzen die ÖBB jetzt schon Leihwaggons von Bahnverwaltungen östlicher Länder ein. Im Jahr 2008 sollen die ersten „railjet"-Züge auf Österreichs Schienen rollen, vorerst einmal auf der Westbahn zwischen Wien und Bregenz sowie auf der Strecke Budapest – Wien – München. 23 Garnituren sind bereits in Auftrag gegeben und für weitere 40 gibt es eine Option. Diese Garnituren bilden sich aus einem Steuerwagen, sechs Zwischenwagen und einer Taurus-Lok (1016/1116). Der Zug inklusive Lok hat eine Länge von 205 Metern und wiegt 330 Tonnen. Es wird drei verschiedene Klassen geben, eine Economy-, Business- und Premium-Klasse. Mit einem Platzangebot von 408 Sitzen und einer Reisegeschwindigkeit von 230 km/h, müssen Reisende künftig ernsthaft überlegen, ob sie im Flugzeug oder mit dem Komfortzug „railjet" von Wien nach München reisen. Drei Lokomotiven in verschiedenen Designs sind seit 16. April 2007 bereits im Einsatz. Ab 2009 wird man per „railjet" auch zwischen Budapest und München unterwegs sein.



Foto: Mike Heger

Die Hessische Güterbahn GmbH Buseck (HGB) wurde 2002 gegründet und erhielt mit Wirkung vom 24. Mai 2006 die Zulassung als EVU für Güterverkehr. Inzwischen übernahm sie drei V100 (Ost) und zwei V60 (Ost). Nachdem bereits eine V60 mit der unternehmenstypischen rot-weißen Lackierung versehen worden war, erhielt die am 1. Dezember 2006 übernommene ehemalige TLG-16 (ex. DBAG-202 488) als erste HGB-V100 eine äquivalente Lackierung und wurde am 1. Februar 2007 mit Triebfahrzeugnummer V100.03 dem Betrieb übergeben. Am 11. April fuhr sie durch Mainz-Bischofsheim.



Foto: Krause

Neues CFL-Farbkleid für „neg"-T4: Die „neg" präsentierte bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke Niebüll – Dagebüll am 5. April 2007 ihr neues Erscheinungsbild. Der T4 ist während der mehrwöchigen Streckenmodernisierung nach den Mustern der luxemburgischen Muttergesellschaft CFL umlackiert worden. Die von Niebüll aus eingesetzten Güterzugloks der „neg" tragen inzwischen das neue Logo der CFL-Cargo-Deutschland-GmbH (siehe auch Modelleisenbahner 4/2007).

Sachsen

Gute, alte Zeit

Am 31. März 2007 fand eine Fotofahrt mit den Triebwagen 772 312 und 772 367 („Ferkeltaxe") im Raum Chemnitz statt. Damit sollte an die Zeit der Baureihe 772 beim Betriebshof Chemnitz erinnert werden, wo von 1994 bis 1998 derartige Fahrzeuge stationiert waren. Die ehemaligen Einsatzstrecken Küchwald – Wechselburg (Chemnitztalbahn) und Wittgensdorf oberer Bahnhof – Oberfrohna sind heute stillgelegt oder fungieren teilweise als Anschlussbahn. Nach Verhandlungen konnten die 772 zwischen Küchwald und Chemnitz-Glösa und von Wittgensdorf oberer Bf bis Hartmannsdorf nochmals an vergangene Tage erinnern. Zusätzlich wurde den rund 15 zahlenden Teilnehmern noch ein kleiner Einblick in das Anschlussbahngelände der Stadtwerke Chemnitz gewährt: 772 367 fuhr ab Chemnitz-Glösa solo in den ehemaligen Güterbahnhof Chemnitz-Furth und bot seltene Fotomotive.

772 312 und 772 367 zeigen sich im Bahnhof Hartmannsdorf.



Foto: Bergelt



Foto: Dollinger

Die beiden V60, 360 770 und 773, der EfW-Verkehrsgesellschaft mbH wurden in Cottbus neu in Altrot lackiert und dabei als 260 770 beziehungsweise 773 zurücknummeriert. Am 29. März 2007 warten sie gemeinsam in Treuchtlingen eine Überholung ab.



Foto: Hubrich

Am 31. März 2007 erhielt der Lokomotivpark der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) Verstärkung durch den Neuzugang von 481 004-0. Die mit der Nummer 14 versehene NIAG-Lok ist in den Firmenfarben Blau mit weißem Streifen lackiert. Passend zur Lok gibt es auch einen blauen Wagenpark. Am 13. April 2007 beförderte sie einen Zug nach Moers über die Rheinbrücke zwischen Duisburg-Hochfeld und Duisburg-Rheinhausen.

HAMBURG

Gegen den Lärm angefahren

● Die 15 Kilometer lange Hamburger Güterumgehungsbahn zwischen Hamburg-Eidelstedt und Rothenburgsort verläuft mitten durch das Hamburger Stadtgebiet. Um den stark anwachsenden Güterverkehr künftig bewältigen zu können, plant die DB AG, den Verkehr von rund 35 Zügen pro Tag auf etwa 84 Züge täglich zu erhöhen und die Züge um 200 auf bis zu 650 Meter zu verlängern. Zahlreiche Anlieger sind allerdings vom Lärm der Güterzüge betroffen. Mittlerweile haben sich mehrere Initiativen gegen den Lärm in ihrem Umfeld gegründet. Ihr Engagement hat die Stadt Hamburg veranlasst, den aktiven Lärmschutz (Schallschutzwände) mitzufinanzieren. Nach einem Bürgerschaftsbeschluss (10/2006) legt die Stadt Hamburg auf jeden gespendeten Euro für Lärmschutzmaßnahmen einen Euro drauf. Innerhalb von drei Monaten wurden etwa 3,8 Millionen Euro für ergänzende Maßnahmen gesammelt. Jetzt gab die Stadt der Bahn die Zusage, zusätzlich 370000 Euro für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen bereitzustellen. Nach der Übergabe dieses Schecks fuhr man mit Anwohnern in einem 628-Tw über die Güterumgehungsbahn „gegen den Lärm an", um den Anwohnern Hamburgs einen Einblick in die geplante Streckenführung zu geben.



Foto: Brüggemann

Staatsrat Gerhard Fuchs überreichte am 30. März 2007 an Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG für Hamburg und Schleswig-Holstein, im Hamburger Hauptbahnhof den Zuwendungsbescheid über die Co-Finanzierung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen.

Der Schwellenleger

Kommen und Gehen

● Am 3. Mai 2007 wurde der langjährige Sprecher und Chef der Bereiche Produktion und Technik bei der S-Bahn Berlin GmbH, Günter Ruppert, in den Ruhestand geschickt. Während DB AG-Chef Hartmut Mehdorn den seit 1994 amtierenden Ruppert offiziell lobte, war auch zu hören, dass der betriebserfahrene Eisenbahner nicht mehr ins neue Konzept passe, nach dem vor allem Kosten gespart werden sollen. Ruppert, der laut „Tagesspiegel" das Unternehmen gern noch länger geführt hätte, habe sich oft gegen Sparvorschläge gewehrt, die zu Lasten der Kunden gingen. In der Ära Ruppert stiegen die Fahrgastzahlen um über 100 Millionen jährlich auf heute rund 370 Millionen und die Kundenzufriedenheit hatte 2006 den höchsten Stand seit Beginn der Umfragen. Die Berliner SPD und Linkspartei/PDS sowie der Fahrgastverband IGEB bedauerten das Ausscheiden Rupperts. Nachfolger wird der 36-jährige Dr. Tobias Heinermann, der bislang das Marketing der DB Regio AG in Frankfurt/Main leitete.

SACHSEN

Diesel statt Dampf

● Die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e. V. führten am Osterwochenende Sonderfahrten auf der seit Dezember 2004 nicht mehr genutzten Strecke Bautzen – Großpostwitz – Wilthen durch. Auf Grund der Waldbrandstufe vier musste der Zug von Dieselloks der Baureihe 105/106 bespannt werden. Ob diese Oberlausitzer Nebenbahn noch lange für derartige Fahrten vorgehalten werden kann, ist mehr als fraglich.



Foto: Bergelt

105 015 und Schlusslok 106 555 warten im Bahnhof Großpostwitz am 8. April 2007.

ZEITREISE

Alternativloser Abriss

Foto: Emersleben



Kein Schmuckstück mehr, aber vielleicht auch nicht unbedingt abrisswürdig.

Pünktlich zur Bundesgartenschau (BUGA) 2007 hat sich das ostthüringische Ronneburg grundlegend gewandelt. Die ehemalige Uranbergbauregion des bis 1989 drittgrößten Uranproduzenten der Welt, der Sowjetisch-Deutschen Aktiengesellschaft (SDAG) Wismut, ist zu einer Blumenlandschaft mutiert. Um Ronneburg wurden bis 1989 über 124 Millionen Tonnen Erz mit einem durchschnittlichen Urangehalt von 0,085 Prozent abgebaut. Per Bahn sind 113 000 Tonnen Uranerz in die Sowjetunion gerollt. Doch das ist Geschichte, und so hat auch die Bahn dort weniger zu tun. Im Zuge des Ausbaus der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Chemnitz und Dortmund für Diesel-Tw mit Neigetechnik gehört neben der modernen Sicherungstechnik durch elektronische Stellwerke auch die Anpassung der Gleisanlagen an den heutigen Bedarf. Angepasst wurden auch die betrieblich nicht mehr benötigten Anlagen, ob Lokschuppen oder das recht imposante Bahnhofsgebäude. 1865 fuhr der erste Eisenbahnzug durch Ronneburg, die Bahnstrecke Gößnitz – Gera wurde am 27. Dezember 1865 offiziell übergeben. Der Bahnhof gehört genauso wie die Verkehrsstationen in Gößnitz und Rositz im Altenburger Land zu den Bahnliegenschaften, deren Umfeld wesentlich verschönert und verbessert werden soll. Für dieses Vorhaben verbündeten sich die drei Kommunen mit der Thüringer Nahverkehrsservice-Gesellschaft. Für den Ronneburger Bahnhof mit Umfeld seien Leistungen in Höhe von rund 420 000 Euro vorgesehen, wobei nach dem Abriss des Gebäudes eine ansehnliche grüne Oase entstehen soll. Bahnhofsstraße und Bahnhofsvorplatz sind bereits im vergangenen Jahr im Zusammenhang mit weiteren Baumaßnahmen in der BUGA-Kernzone in die Kur gekommen. Von Seiten der Stadt Ronneburg oder anderer Investoren fand sich keine Lösung, die einen Erhalt des Gebäudes zum Ziel gehabt hätte. Neu gebaut wurden zwei Bahnsteige mit Wetterschutzhaus sowie ein schienengleicher Bahnübergang zum Mittelbahnsteig mit Schranke. Übrigens, die BUGA kann man in Ronneburg und Gera noch bis in den Oktober besuchen.



Foto: Emersleben

Jetzt ist es zu spät. Die Trümmerlandschaft neben dem Bahnsteig ist das ehemalige Stationsgebäude von Ronneburg.

Am 16. März 2007 kehrte die Dampflokomotive 99 7239-9 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) nach einer im Dampflokwerk Meiningen erfolgten Hauptuntersuchung auf einem Straßentieflader nach Wernigerode zurück. Nach einer gut vierjährigen Abstellzeit steht die Maschine somit nun wieder für Einsätze auf dem HSB-Streckennetz zur Verfügung.



Foto: HSB

BAYERN

150 Jahre Maximiliansbahn

● Die Maximiliansbahn München – Holzkirchen – Rosenheim wird 150 Jahre alt. Aus diesem Anlass feiern anliegende Gemeinden der Strecke gemeinsam mit der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG), der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB), der Deutschen Bahn AG sowie der S-Bahn München. Hauptfeiertag ist Pfingstsamstag, 26. Mai 2007. Entlang der Jubiläumsstrecke wird es verschiedene Feste an den Bahnhöfen der Gemeinden Oberhaching, Holzkirchen, Feldkirchen-Westerham, Bruckmühl, Bad Aibling, Kolbermoor und Rosenheim geben. Besucher können die verschiedenen Veranstaltungsorte mit alten Dampfzügen, der historischen S-Bahn ET 420 001 der S-Bahn München oder auch den regulär verkehrenden Zügen anfahren. Das genaue Programm und der Fahrplan für die Dampfzugfahrten können im Internet unter www.maximiliansbahn.de abgerufen werden.



Foto: Oehler

Die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) zählt auch 203 505 zu ihrem Fuhrpark. Diese wurde in Eigeninitiative engagierter Mitarbeiter wieder in ihren Ursprungszustand mit Originalnummer 112 326-4 zurückversetzt. Am 27. März 2007 reanimierte sie die DR scheinbar, als sie mit einem mit Schienen beladenen Rungenwagenzug in Chemnitz-Süd rangiert.

DB AG

Neuer Messwagen

● Der Mess-Steuerwagen wurde 2006 im DB-Werk Neumünster auf einem normalen Interregio-Wagen, Typ Bimz, aufgebaut, welcher dafür einen Kopf aus GFK-Material bekam, wie man ihn von IC- und IR-Steuerwagen her kennt. Neben der Messtechnik des „RailLab" für die Schienen wurde auch Messtechnik für die LZB eingebaut. Zur visuellen Kontrolle der Strecke wird derzeit überlegt, noch eine Videoanlage zu integrieren. Mit dem neuen Steuerwagen sind nunmehr Messungen auch geschoben bei hohen Geschwindigkeiten (200 km/h) möglich. Bisher waren lediglich Geschwindigkeiten bis 140 km/h möglich. Der Umbau hat etwa eine Million Euro gekostet, der Wagen ist seit Anfang 2007 im Einsatz.



Foto: Dollinger

Der neue Steuerwagen ist mit 120 502 am 29. März 2007 als 88425 von Donauwörth nach Treuchtlingen unterwegs.

Erfolgreicher Sprung ins kalte Wasser: Vom DR-Bw zu den Arriva-Werken Nord

PRIVAT-

Das ehemalige Bw Neustrelitz hat es am Ende geschafft. Neben den wichtigen Arbeitsplätzen konnte vor allem auch das Knowhow vor Ort gerettet werden. →



KOMPETENZ

Reichlich zu tun in Neustrelitz: Alle zwölf Gleise der großen Halle sind gut belegt.



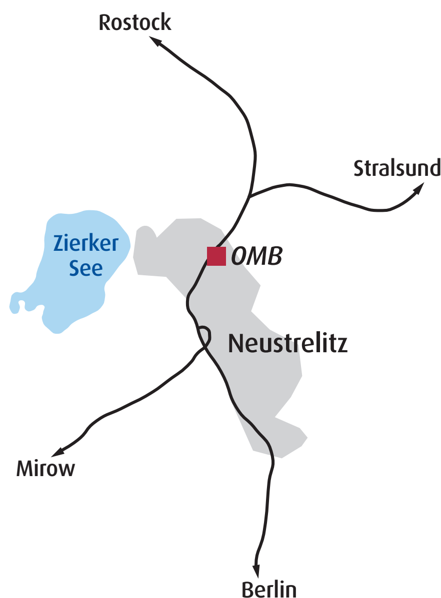
Mit 73 Mitarbeitern startet im Jahr 2003 die Privat-Ära


Der Leiter des Werkes, Dr. Wolfgang Bacher, ist längst angekommen in Neustrelitz .

„Das ist schon klasse, was die bei der OMB machen", ist der Neustrelitzer Taxifahrer überzeugt. Die Ostmecklenburgischen Bahnwerke (OMB) sind in der Stadt mit rund 22 000 Einwohnern im Süden Mecklenburg-Vorpommerns ein Begriff. „Wir haben ja hier nicht mehr viel, außer Tourismus." So schön es am Zierker See auch ist, so schwer tut sich die Region mit der Neuansiedlung von (Industrie-) Arbeitsplätzen. Die regionale Arbeitslosenquote beträgt um die 20 Prozent. Die OMB sind größter Arbeitgeber der Stadt. Und dass es die OMB heute noch gibt, war auch nicht zu allen Zeiten sicher.

Seit dem 1. Januar 2003 ist das Bw Neustrelitz in privater Hand. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten noch 73 Personen im Werk. Zu besten DR-Zeiten beschäftigte die Bahn rund um Neustrelitz ein Vielfaches an Personal. Die Zeiten hatten sich inzwischen jedoch geändert.

Auf dem Weg zum Bürogebäude der OMB, vorbei am Freigelände sieht es nicht nach Arbeitsmangel aus. Die Gleise vor der 1973 errichteten Halle sind gut belegt. Aktuell am auffälligsten sind mehrere orangefarbene Lynetter-Triebzüge aus Dänemark, auch ein Symbol der vollzogenen Privatisierung. Die OMB, die inzwischen zum europaweit tätigen, britischen Arriva-Konzern gehören, sind für alle Kunden offen.




Schweißarbeiten sind Alltagsgeschäft für die erfahrenen OMB-Lokschlosser.

Das Verwaltungsgebäude ist ein wenig groß für den momentanen Mitarbeiterstand des ehemaligen Bw Neustrelitz der DR. Der erste Stock des linken Flügels reicht derzeit noch aus. Aber so gibt es zumindest reichlich Platz zum Wachsen. Denn die Mitarbeiterzahl ist seit 2003 wieder um 46 Prozent auf 107 angestiegen.

2003 übernahm die Prignitzer Eisenbahn Holding AG (PE) das DB AG-Werk Neustrelitz, dem die Schließung drohte. Genau genommen übernahm die PE 50 Prozent. Die andere Hälfte erwarb die Hugo Stinnes KG. Es erfolgte später der Verkauf der PE an die Arriva AG, die zum 1. Januar 2006 auch die bei Stinnes verbliebenen 50 Prozent des Bahnwerkes übernahm. Die OMB sind eine Tochter der PE-Arriva AG und aktuell erfolgt auch ein Namenswechsel: Die OMB werden in Zukunft Arriva-Werke-Nord GmbH heißen.

Das heutige Werk stammt aus dem Jahr 1973, als sich die DR entschloss, im Zusammenhang mit dem Traktionswechsel von Dampf auf Diesel in zentraler Lage am Knotenpunkt der Strecken von Berlin nach Rostock und Stralsund ein neues Bw zu bauen. Die 100 auf 90 Meter große Halle verfügt über zwölf durchgehende, mit Arbeitsgruben versehene Gleise mit der Möglichkeit, bis zu 32 Tonnen schwere Bauteile mit einem Kran auszu-


Auf die Unterflur-Radsatzdrehbank ist man stolz, sie gehört nicht zur Bw-Standardausrüstung.

Für alle offen: Neben dem noch als „Connex"-Fahrzeug beschrifteten Veolia-Talent steht „Rosa Luxemburg".



Am Führertisch des historischen CFL-Tw wurde beinahe alles erneuert und modernen Anforderungen angepasst.

bauen und bis zu 130 Tonnen schwere Fahrzeuge anzuheben. Von Anfang an war Neustrelitz ein Bw mit AW-Charakter. Es gab kaum etwas, was dort nicht hätte gemacht werden können. Inklusive seiner Außenstellen hatte Neustrelitz zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung 1400 Mitarbeiter und 80 Lehrlinge!

Allerdings sei es nicht fair, die Zeiten unkommentiert zu vergleichen, meint Peter Sawall, aktueller Leiter der Werkentwicklung und seit 1974 in Neustrelitz. „Zu DDR-Zeiten hat man ja alles selber gemacht. Wir hatten alleine acht Instandhaltungsmeistereien, spezialisiert auf Krananlagen, Gleiswaagen, Tankanlagen und was wir alles gemacht haben", erzählt der Ingenieur: „Es gab zwei Bauzüge, die beinahe republikweit eingesetzt wurden, zwei Bautruppen, darunter eine für Neubau. Viele Hal- →



Seltener Talent-Blick: Auf einem Hilfsdrehgestell offenbart der Triebwagen die Konstruktion des Wagenüberganges.

Fahrzeugvielfalt ist Herausforderung für Mitarbeiter und Werk



Eine der letzten Arbeiten an der 232 550 ist die akribisch genaue Beschriftung.

len haben wir selber gebaut und so weiter. Und heute arbeite ich beinahe nach der „Schwedter Initiative" (Rationalisierungsprogramm der ehemaligen DDR, Slogan: „Weniger produzieren mehr")", schmunzelt Sawall: „Wenn ich sehe, was ich heute so alles nebenbei mitmache, da hatten wir früher noch zwei, drei zusätzliche Kollegen."

Der nach der Wiedervereinigung zusammengebrochene Schienenverkehr sorgte für massiven Personalabbau wegen Arbeitsmangels mittels Sozialplänen, Versetzungen und so genannter natürlicher Fluktuation. Es gelang dennoch, kompetentes Personal zu halten und mit gezielten Investitionen sowie Zertifizierungen DIN EN ISO 9002 (1999) auch einen Qualitätsstandard zu sichern, der dem Werk vorläufig das Überleben in schwierigen Zeiten ermöglichte. Als sich die DB AG im Jahr 2000 entschloss, die Werkstättenkapazitäten noch weiter herunterzufahren war Neustrelitz akut schließungsgefährdet. Die Lehrlingsausbildung wurde 2002 eingestellt.

2003 kam dann die Rettung durch Privatisierung. Die Übergangsphase sollte dem Werk durch garantierte DB AG-Aufträge erleichtert werden. „Es gab eine vertragliche Regelung mit einem langsamen Abschmelzen der Arbeiten für die DB AG über vier Jahre. Seit diesem Jahr haben wir keine vertraglichen Aufträge mehr", erläutert Dr. Wolfgang Bacher, der heutige Leiter des Werkes. Bei der Privatisierung nahm auch die Politik die Bahn in die Pflicht. Das war eine gewisse Mitgift, aber auch ein Zeichen der Verantwortung gegenüber den ehemaligen Mitarbeitern. „Es war ein Übergang nach § 613, das heißt, der Übernehmende übernimmt auch alle Pflichten, die der frühere Arbeitgeber gegenüber seinen Arbeitnehmern eingegangen ist", erklärt Bacher.

Heute ist die OMB die Hauptwerkstätte für die schwere Instandsetzung der PE-Arriva-Fahrzeuge und die Expansion des britischen Nahverkehrskonzerns auf dem deutschen Markt spülte weitere Kompetenz ins Firmen-Portfolio, denn inzwischen gehören auch die ehemalige Regentalbahn (heutige Länderbahn) mit ihrer Werkstatt in Viechtach und die OHE-Werkstätten rund um Celle dazu.

Damit scheint Arriva auch die Werkstättenkompetenz im Konzern zu verankern, und die Gefahr dürfte gering sein, dass die Briten sich eines Tages auf die so genannten Kernkompetenzen besinnen und das Werkstättengeschäft abstoßen. „So wie ich Arriva in den letzten Jahren kennenlernen durfte, weiß man dort ganz genau, was zu solidem Betrieb gehört. Grundlage dafür sind die Werkstätten, und wenn man im eigenen Konzern gute Werkstätten hat, dann bringt einen das auch vorwärts", unterstreicht Bacher: „Immer auf Fremdarbeit angewiesen zu sein, ist nicht hilfreich." Gemeinsam mit den anderen Arriva-Werkstätten kann (fast) alles unter dem eigenen Dach erledigt werden. Zudem kann konzernintern die Auslastung besser gesteuert werden. „Ich sehe da sehr positiv in die Zukunft", gibt sich der Werksleiter optimistisch. Diese Leistungsfähigkeit aus einer Hand ist auch für konzernfremde Kunden interessant.

„Wir haben immer noch mit einzelnen Dienststellen der DB AG guten Kontakt, weil das Werk in Neustrelitz in bestimmten Bereichen über sehr gute Kenntnisse verfügt und auch Einrich- →



Kleinere Holzarbeiten werden von den Mitarbeitern vor Ort erledigt, größere Arbeiten werden meist vergeben.



Der Tank ist dicht, aber die Druckprüfung steht noch aus.

Das Steckenpferd

Besonders stolz ist Dr. Bacher noch immer auf die Aufarbeitung der V 200.1. Zwei Maschinen stehen aktuell in der Neustrelitzer Halle und werden dabei auch neu motorisiert. Statt der alten MB 835-Motoren kommen in den beiden Loks je zwei blaue MTU-4000-Selbstzünder zum Einsatz. So treffen künftig die bald 50 Jahre alten Friedrichshafener Maybach-Mekydro-Getriebe auf die jüngste Motorengeneration vom Bodenseeufer. Die in der Leistung etwas überdimensionierten blauen MTU-Motoren werden in der Drehzahl auf 1500 min^{-1} gedrosselt, was ihrer Lebensdauer sicher zuträglich ist. Der Einbau der Motoren wäre beinahe am Platzbedarf gescheitert. Um ihn zu realisieren, musste auch die Motoraufnahme der Lok verändert werden, wofür ein süddeutsches Konstruktionsbüro eigens Pläne entwarf.

Da schlägt das Herz jedes Reichsbahn- und Diesellokfreundes höher: 232 550 strahlt in jungfräulichem Original-Lack.



Noch wartet ein gutes Dutzend 221 auf dem hinteren Abstellgelände auf die Reanimation durch die OMB.

OMB Neustrelitz: Ludmilla-Experten für Privat-Patienten


Weiterbildung und Wochenendarbeit gehören heutzutage zum Arbeitnehmeranforderungsprofil.

tungen hat, die für die Bahn als Kunden noch immer interessant sind. Da wäre unsere Unterflurdrehbank zu nennen und der Rheostat. Darauf greifen DB AG-Dienststellen gerne zurück, wenn es bei ihnen mal kneift", so Bacher. Vor allem der Kontakt zu DB Netz sei sehr gut, da Neustrelitz ein Werk gewesen sei, das sich sehr mit Spezialfahrzeugen, vor allem auf Basis des ehemaligen Uerdinger Tw, beschäftigt habe.

Manche Werke des großen Bahnkonzerns sehen das allerdings nicht so gerne, aber „da haben sich einige noch immer nicht daran gewöhnt, dass wir uns in einem offenen Markt befinden, und wenn ich von einer Bahntochter den Zuschlag erhalte, warum soll ich dann nein sagen?", unterstreicht Bacher und glaubt: „Der Markt ist groß genug und von dem Kuchen kann sich jeder ein Stück abschneiden."

Die Neustrelitzer haben sich auch einen guten Ruf als Spezialisten für die Baureihe 232, die Ludmilla, erworben. „Vor drei Wochen, als ich freitags durch die Hallen ging, standen hier zehn Maschinen", berichtet der Werksleiter stolz: „Bei der Baureihe 232 war Neustrelitz immer ein Werk mit ganz intensiven Kenntnissen. Noch zu DDR-Zeiten sind die schwierigsten Fälle oft nach Neustrelitz gekommen. Und es gibt bei der Baureihe 232 kein Problem, das hier nicht erkannt wird", ist Bacher von seinen Mitarbeitern überzeugt.

Neben den bekannten DR-Fahrzeugen musste die Neustrelitzer Belegschaft nach der Wiedervereinigung zahlreiche DB-Typen kennenlernen und seit der Privatisierung ist die Fahrzeugvielfalt nochmals gestiegen. Von der Bundesbahn-V 200.1 über dänische Nahverkehrstriebwagen bis zu modernen Vossloh-Typen wie der G 1206 oder der G 2000 reicht die Palette. „Das zeichnet uns aus. Wir verfügen über eine sehr hohe Flexibilität und die fordere


In der Elektrik-Werkstatt wird ein neuer Sicherungskasten für die V 200 verkabelt.

ich auch immer von den Kollegen", bekennt Bacher: „Sie müssen bereit sein, sich immer wieder auf neue Situationen einzustellen, denn unsere Kunden kommen permanent mit unterschiedlichen Aufträgen." Man lernt eben nie aus. „Es gibt bei Privatkunden praktisch keine 232, die wie die andere ist. Die Kollegen hier müssen die Bereitschaft haben, die eigenen Grundkenntnisse immer wieder mit dem, was neu dazukommt, zu erweitern. Die Leute hier haben das verstanden", ist sich Bacher sicher: „Auch dieses Jahr werden zahlreiche Mitarbeiter wieder auf Lehrgänge gehen", um neue Lokbaureihen kennenzulernen. „Jeder, der hier neu anfängt, bekommt gleich am Anfang mitgeteilt, dass von ihm Eigeninitiative zur Weiterbildung erwartet wird."

Stammkunden schicken ihre Fahrzeuge immer wieder nach Neustrelitz. Einer der treuesten ist die EBW (Eisenbahnbewachungs-) GmbH, die auch die Loks aus der Insolvenzmasse der Transport und Logistik GmbH (TLG) bei den OMB aufarbeiten lässt.

Ein Rundgang durch die OMB-Halle zeigt selbst an einem gewöhnlichen Dienstag neben Eisenbahnalltag auch viel Besonderes: Wo kurz zuvor noch eine G1206 von Angel Trains wieder auf ihre


Bis zu 32 Tonnen hebt die große Krananlage und erreicht alle zwölf Gleise.

Drehgestelle gesetzt wurde, präsentiert jetzt eine wie aus dem Ei gepellte Deuna-V60 ihre aufgearbeiteten Radsätze. Daneben stehen eine modernisierte Ost-V100 der Augsburger Lokalbahn und ein Triebwagen, der ein deutsches Gesicht zu haben scheint. Es handelt sich um den Triebzug 208/218 der luxemburgischen CFL, der bei den OMB überholt sowie originalgetreu restauriert wird und ab Anfang Mai zum historischen Fuhrpark der CFL gehören soll. Vor rund 50 Jahren wurde das Fahrzeug von Westwaggon in Köln für die luxemburgischen Bahnen gebaut. Jetzt sieht „Rosa Luxemburg“, ein Spitzname, den der Triebzug von OMB-Mitarbeitern erhielt, als der rosafarbene Korrosionsschutz aufgetragen war, wieder aus, als sei sie gerade aus den längst geschlossenen Kölner Werkshallen gerollt. Unweit daneben zeigt sich ein weiteres, bekanntes fremdes Gesicht: Uerdingen baute für die dänischen Staatsbahnen fast 100 so genannte MR-/MRD-Triebwagen, die eine frappierende Ähnlichkeit zu den 628.0-Garnituren der DB →

Die ehemalige TLG-232 wird für die EBW aufgearbeitet. Rechts steht eine Ludmilla-Motor-Generator-Einheit.

Foto: Emersleben



Neustrelitz zu DB AG-Zeiten: Im Jahr 2000 prägten noch 628-Nahverkehrsgarnituren das Hallenbild im Werk.



Zahlreiche dänische Y-Triebwagen (Lynetter) sind in Neustrelitz abgestellt und sollen aufgearbeitet werden.


Sauberkeit ist auch Symbol für Qualität: Der Turmtriebwagen wird zum Abschluss gebürstet.

Der Erfahrungsschatz des Werkes soll erhalten bleiben

zeigen und von denen einige inzwischen für Arriva rollen. Sie wurden in Neustrelitz überholt und neu lackiert. Mit der Qualtität der Lackierung ist der Werkschef allerdings noch nicht einverstanden, die mitgelieferte Farbe wirkt matt und entspricht nicht dem geforderten OMB-Niveau.

„Das Werk Neustrelitz war übrigens auch das erste Werk, das Instandhaltung an Talent-Triebwagen durchführte“, berichtet Bacher vor einem zweigeteilten OLA-(Ostseeland-Verkehr)-Talent. Auf Schritt und Tritt gibt es in den Hallen etwas zu entdecken. Aus einer ehemaligen Bundesbahn-V60, die jetzt im Einsatz der Mittelweserbahn ist, blitzt der gelbe Caterpillar-Motor heraus. Die prachtvolle 232550 der Deutschen Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT), die eine Hauptuntersuchung inklusive Motoraufarbeitung erhielt, wartet nur mehr auf die Beschriftung und die Abnahme durch ihren Besitzer. Nicht weit dahinter stehen die beiden V200.1, die sich gerade in der Aufarbeitung befinden, und daneben warten die bereits gelieferten, aber noch auf Paletten verpackten MTU-Diesel auf den Einbau. „Bei dieser Neumotorisierung hat sich MTU sehr engagiert“, schildert Bacher, „und das ist für uns, aber auch für MTU eine Prestigeangelegenheit geworden, eine 221 mit 4000er-Motoren auszurüsten.“

„Gerade die kleineren EVU“, die über keinen großen Lokomotivpark verfügen, „schätzen unsere Flexibilität“, so Bacher: „Die wissen, das ist ein Werk, das sich unserer Probleme annimmt. Wir haben eben noch keine Größe, bei der man automatisch anfängt, unbeweglich zu werden.“ In Neustrelitz stünden in dringenden Fällen auch am Samstag oder Sonntag die Werkstatttore offen.

Vom Herz für die Kleinen und der OMB-Kompetenz profitierte vor einiger Zeit auch der Feldbahn-Verein Schwichtenberger Kleinbahn. Deren Diesellok hatte eine spitzgelaufene Antriebsachse. „Die fragten uns, ob wir helfen können“, erzählt Peter Sawall bereits mit einem Lächeln im Gesicht: „Wir sagten nur: ‚Kein Problem‘.“ Wer Großrussen behandeln kann, dem würde doch ein kleiner Feldbahndiesel keine Schwierigkeiten bereiten. „Was uns die Achse anschließend für Probleme machte, das war am Ende Sponsoring hoch drei“, lacht Sawall. „So etwas kann man schon mal machen, vor allem, weil ich auch die ehrenamtliche Arbeit der Vereine schätze, die ihre Freizeit und die Wochenenden opfern“, betont Bacher.


Peter Sawall (re.) ist auch Schweißingenieur und kontrolliert gerade eine Naht.

Bei den OMB werden auch Reparaturarbeiten an E-Loks durchgeführt. Über sechs Gleisen hängt Fahrdraht und das E-Lok-Wartungsgeschäft soll auf neuere Baureihen wie die 185 von Bombardier und den Taurus von Siemens ausgedehnt werden, die vor allem bei den Leasing-Unternehmen wie MRCE und Angel Trains beliebt sind.

In acht Jahren allerdings werden bei der aktuellen Mitarbeiterstruktur 35 Prozent der Belegschaft 60 Jahre und älter sein. Dem gelte es bereits jetzt, durch Lehrlingsausbildung entgegenzusteuern, damit das Wissen des Werkes auch erhalten bleibt. *Stefan Alkofer*


Ein blauer Motor aus Friedrichshafen in der V2001: Ein guter Grund stolz zu sein.


Neben der V200-Vollscheibe liegen Speichenräder einer V60.

Eine in Neustrelitz grundsanierte 221 gleicht im Grunde einer neuen Lok, nur ist sie deutlich preiswerter.

Dr. Wolfgang Bacher

Der 43 Jahre alte verheiratete Vater zweier Söhne und promovierte Agraringenieur mit landmaschinentechnischem Schwerpunkt stammt ursprünglich aus dem Ahrtal in Rheinland-Pfalz. Im Jahr 2000 wechselte er zur Prignitzer Eisenbahn (PE) und wirkte zunächst bei der Umstellung der PE-Fahrzeuge auf Pflanzenöl mit. Im Jahr 2002 leitete er die spektakuläre Rückholaktion von 20 ehemaligen DB-Dieselloks der Baureihe 221 aus Griechenland nach Putlitz (siehe Titelgeschichte MEB 8/2002). 2003 wurde er zum Geschäftsführer bei den OMB ernannt, zunächst als Vertreter des 50-prozentigen PE-Anteils. Seit der vollständigen Übernahme der OMB durch den Arriva-Konzern ist er alleiniger Geschäftsführer in Neustrelitz.



Der vollständig freigeräumte Maschinenraum der V 200.1 ist bereit zur Aufnahme der neuen Motoren.



Foto: Michael Mann

V 270.06 der EBW im Bauzugdienst. Seit Inbetriebnahme im Jahr 2004 rollt sie zur vollsten Zufriedenheit.

Fotos (23): Stirl



Kopfhörer gehören zum Informationsprogramm im neuen Multimedia-Aussichtswagen.



Äußerlich ist der neue Wagen nur an der Beschriftung von anderen EW IV zu unterscheiden.

Die Fahrt über den Gotthard wird dank eines neuen SBB-Wagens im Jubiläumsjahr zur interessanten Multimedia-Show.



Der stets richtige Dreh ist keine Hexerei, sondern basiert auf einem aufwendigen Computerprogramm.

Neue Ausblicke

Der weiße Wagen mit der bescheidenen Anschrift „PanGottardo“ und buntem Gottardo-Signet, eingereiht im Interregio Zürich – Locarno, hat es in sich. Da wird sich beim Betreten des Wagens mancher Fahrgast verwundert die Augen reiben: Weltneuheit auf Schienen, automatisch gesteuerte Drehsessel, Multimedia-Produktionen und völlig neues Tunnelgefühl verspricht die Werbung. Speziell für das diesjährige Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn" konzipiert, ist der Wagen einer der Farbtupfer in der farbigen Palette der Gotthard-Jubiläumsangebote.



Hans G. Wägli (re.) und Karl Holenstein freuen sich über die gelungene Realisierung des Projekts.

Dass so richtig bunt gefeiert werden kann, dafür sorgt Gottardo, eine Gesellschaft der Kantone Uri und Tessin sowie der SBB. 1882 nahm bekanntlich die Gotthardbahn ihren Betrieb auf. Und noch immer wird Tag und Nacht auf gleicher Fahrbahn über das technische Wunderwerk mit über 300 großen und kleineren Brücken von insgesamt fast fünf Kilometern Länge sowie 44 Tunnel von insgesamt über 31 Kilometern Länge gefahren. Eine Bergspitze namens Gotthard sucht man übrigens vergebens auf der Landkarte. Die abenteuerliche Geschichte des Gotthardmassivs würde jedoch den Rahmen des Artikels sprengen.

Karl Holenstein, Architekt von der Fachstelle für Denkmalschutzfragen bei den SBB, mit einer Dokumentation über die Gotthardbahn beauftragt, grübelte während seiner Fahrten am Berg wiederholt über das Problem, wie man die Drehung des Zuges in den sieben Kehrtunneln für die Passagiere erlebbar machen könnte. Die Idee von Drehstühlen, immer in selber geografischer Richtung stehend, sollte die Lösung sein. Zusammen mit Hans G. Wägli, dem Mann für alle Fälle, machte er sich an die Realisierung des Projektes.

Zunächst musste ein Wagen her. Die 14 regelmäßig am Gotthard verkehrenden Panoramawagen standen nicht zur Diskussion. Doch da war ja noch der „Papstwagen", ein 45 Tonnen schweres, teils gepanzertes Fahrzeug vom Typ EW IV, das einst Papst Johannes Paul II. durch die Schweiz führte. Auch das nötige Kleingeld konnte dank des Eventpartners AMAG, langjähriger Bahnkunde und bekannter Schweizer Autoimporteur, gefunden werden.

In den Hallen der Josef Meyer Waggon AG in Rheinfelden, üblicherweise nur mit Güterwagen beschäftigt, entstand unter der technischen Leitung von Hansruedi Zeller (er baute seinerzeit den Papstwagen) und im Design von Ueli Thalmann der unkonventionelle und gediegene Erlebniswagen. 750000 Franken später richten sich nun acht Zweier- und zehn Einzelsitze, ledergepolstert vom Typ „ICE 3“ und mon-



Während die „PanGottardo"-Fahrgäste im Moment alle nach rechts blicken...



Wenn draußen nichts zu sehen ist, beginnt auf den Monitoren das spezielle Gotthard-Entertainment-Programm.

Fotos (8): Armin Schmutz

tiert auf Motor- und Getriebeboxen, automatisch zwischen Erstfeld und Göschenen sowie zwischen Airolo und Biasca stur nach Süden aus, kurve da der Zug wie er wolle. Interessant ist es, vorne im Wagen zu stehen und zu beobachten, wie sich die Sitze im Kehrtunnel alle simultan zu drehen scheinen. In Wirklichkeit ist es der Zug darunter, der sich dreht! Auf der Rückfahrt, von Süden gen Norden, blickt man auf den erwähnten Teilstrecken immer nach Norden. Auf den anderen Abschnitten lassen sich die Stühle mittels der Bedienkonsole frei drehen und so immer neue Blickwinkel entlang der landschaftlich reizvollen Gotthardstrecke entdecken. Auf 18 Flachbildschirmen werden an historisch bedeutender Stelle kurze Informationsfilme eingeblendet, deren Kommentar entweder über Lautsprecher oder nur via Kopfhörer vermittelt wird.



Bequeme Stühle mit spezieller Mechanik laden zur ganz besonderen Fahrt über den Gotthard ein.



... scheinen sie einen Kehrtunnel später die Blickrichtung geändert zu haben.

Und wie das Ganze funktioniert? Der Computer macht's möglich. Sensoren am Rad übermitteln dem PC laufend die abgefahrenen Meter. Der Rechner vergleicht die auf der Festplatte abgespeicherten Streckendaten und löst bei vorprogrammierten Punkten ein audiovisuelles Ereignis aus oder steuert die Stuhlmotoren. Die genauen Winkel zwischen Streckengleis und Süd- oder Nordpol wurden vorher in aufwendiger Arbeit errechnet und gespeichert.

Ein außergewöhnliches Schienen-Erlebnis, das noch rund zehn Jahre möglich sein dürfte. Dann wird voraussichtlich im Jahr 2017 der 57 Kilometer lange Basis-Tunnel von Erstfeld nach Bodio eröffnet. Was mit der Bergstrecke geschehen wird, ist noch offen. Doch werden sich die Kantone Uri und Tessin mit aller Kraft für deren Erhaltung einsetzen. *Armin Schmutz/al*

Jubiläums-Agenda

Bis 31. Dezember: Täglich zwei Führerstandsfahrten Arth-Goldau – Locarno. Preis Fr 600.00 inkl. Erstklass-Fahrkarte für den Rückweg

Bis 28. Oktober: Weltneuheit Pangottardo, täglich IR2159 Basel – Locarno, IR2276 Locarno – Zürich, IR2275 Zürich – Locarno, IR 2192 Locarno – Basel. Preis: Erstklassbillet und Zuschlag von CHF 25 pro Fahrt und Person, Reservation grundsätzlich obligatorisch. Inbegriffen sind Reiseleitung, Kaffee am Platz, Reservationsgebühr.

Bis 22. Oktober: „Alpenqueren – Teuflisch spannende Geschichte", im Verkehrshaus Luzern. Wege durch die Alpen, Erbauer und Mittel, Tricks und Kniffe im Kampf mit dem Berg. Weitere Infos unter: www.verkehrshaus.ch

31. Mai, 1. bis 2. Juni: Dampfzug über den Gotthard mit C5/6 und A3/5 in Doppeltraktion und historischen Wagen in 1., 2. und 3. Klasse. www.railaway.ch/erlebnisfahrten

6. Juni bis 25. August: Freilichtspiele „D'Gotthardbahn" in Göschenen.www.gotthardkultur.ch

8. bis 9. September: Jubiläumsanlass in Erstfeld und Biasca. Präsentation von historischem und modernstem Rollmaterial, Konzerte und Attraktionen für die ganze Familie. Jubiläumsbillet mit Halbtaxabo zu CHF 25.00. www.sbb.ch/gottardo

18. bis 19. Oktober: Internationale Tagung „Gottardo". www.sbb.ch/gottardo

Neu eröffneter Bahnwanderweg in der Leventina und im Urner Reusstal. www.sbb.ch/gottardo

Geschwindigkeitsweltrekorde haben in Frankreich bereits Tradition. Ihren jüngsten werden auch die Franzosen nicht so schnell nennenswert überbieten können.

Hart am Limit

Dienstag, 3. April 2007, es liegt Frühlingsruhe über den Landschaften der Region Champagne-Ardenne im Osten Frankreichs. Die Sonne bahnt sich ihren Weg durch den leichten Morgendunst. Bei Preny am Streckenkilometer 264 steht Triebzug V150 bereit. Bereit für eine Messfahrt, die keine Routine sein wird.

Silber und schwarz strahlt er in der frühen Sonne. Ein Heer von Technikern und Ingenieuren ist versammelt. Jedes Detail des Boliden wird penibel kontrolliert, vermessen, justiert: Das Fahrwerk, die Dämpfer, die Messleitungen, der Stromabnehmer. Der Zug steht zum Einsteigen bereit. Auch im Inneren laufen die Vorbereitungen: Jeder Sensor wird gecheckt, die Kameras aktiviert, die Unterlagen zurechtgelegt. Mittlerweile sind alle an Bord: Techniker, Ingenieure, ausgewählte Journalisten und wenige Ehrengäste. Die Türen schließen.

Anspannung liegt auf den Gesichtern. Was mag ihnen wohl in diesem Moment durch den Kopf gehen? Der Versuchsleiter nimmt Kontakt mit den Messposten an der Strecke auf. Gleis, Fahrleitung, Temperaturen und Wind sind im grünen Bereich. Es ist mittlerweile 13.01 Uhr. Nun wird der Fahrdienstleiter kontaktiert. „Train 093.02 départ – Zug 093.02 abfahren". Mit dem typischen Getriebebrummen setzt sich der TGV langsam in Bewegung. Nun gibt es kein Zurück mehr.

Eine Straßenbrücke bei Streckenkilometer 194: Eine riesige Menschentraube hat sich inzwischen versammelt, um dem Ereignis beizuwohnen: Journalisten, Fotografen, Eisenbahnfans, Neugierige. Die Diskussionen drehen sich nur um ein Thema: Wird es gelingen, den bestehenden Weltrekord von 515,3 km/h nach fast 17 Jahren zu überbieten? Wie hoch wird der neue Rekord ausfallen? Plötzlich entsteht aufgeregtes Gemurmel. Die anwesende Gendarmerie sperrt die Brücke wie geplant ab. Hunderte Kameras gehen nun seitlich in Stellung. Der Triebzug hat seine Fahrt begonnen.

300 km/h sind erreicht. Tägliche Routine für über 450 TGV-Züge. Die Beschleunigung hält konstant an. Die digitalen Geschwindigkeitsmesser klettern unaufhaltsam. Bald sind 380 km/h erreicht. Jeder Düsenjet hätte längst abgehoben. Der Bolide jagt jedoch für die Insassen kaum spürbar durch die Hügellandschaft. 400 km/h werden spielend überschritten. Bis 1988 war dies die Schallmauer für Schienenfahrzeuge. Bei 450 km/h wird vielen Insassen bewusst: So schnell sind bisher nur Züge in Frankreich gefahren. Die Anspannung steigt. Im Messwagen und auf dem Führerstand herrscht konzentrierte Ruhe, unterbrochen nur von den Ansagen und Kommandos, die zwischen Lokführern und Versuchsleitern ausgetauscht werden.

Fast so schnell wie der Flieger, schneller als der Transrapid

500 km/h sind nach 20 Kilometern Fahrstrecke erreicht. Die Fahrleitungsmasten und Brücken fliegen mit unvorstellbarem Tempo an der Kamera vorbei, die Livebilder in den Innenraum und an die Fernsehsender überträgt. Die Fahrgäste spüren mittlerweile deutlichen Druck auf den Ohren. Auch größte Kurvenradien drücken die Insassen an die Armlehnen.

Bei 516 km/h brandet kurz Beifall auf: Der Rekord von 1990 ist offiziell gefallen. Das Ziel liegt aber noch weit entfernt: 150 Meter pro Sekunde. Dies entspricht 540 km/h.

In ganz Frankreich verfolgen Millionen Fernsehzuschauer das große Ereignis als Livereportage. Die Bilder wechseln zwischen den zahlreichen Innenansichten des Zuges, den Kameras an der Strecke und der im Begleitflugzeug. Die Stimmen der Reporter überschlagen sich, als der Zug mit 535 km/h über die Weichen des Gare de Meuse rast.

Details am Rande der Strecke nimmt die Crew kaum noch war. Die Tachometer zeigen 540 km/h. Die Pflicht ist getan, nun folgt die Kür. Beruhigende Ansagen aus dem Messwagen: Alle Werte im grünen Bereich, Beschleunigung fortsetzen! Die Anzeigen stehen bei 568 km/h: So schnell war man schon bei einer Hochtastfahrt. Jetzt kommt Neuland.

Wie viel Luft bleibt noch bis zum Bremseinsatzpunkt? Werden tatsächlich alle Komponenten durchhalten? Reicht die Leistung von 20 MW aus?

Gespenstische Ruhe liegt über der Menschentraube an



In einem unglaublichen Tempo und mit gewaltiger, unüberhörbarer ...



... Lärmentwicklung nähert sich das fünfteilige Gefährt der wartenden...

Nicht nur unüberhörbar, auch unübersehbar war V150: Dank des Fernlichts und vor allem wegen der gigantischen Staubschleppe.

Foto: Didelot

der Straßenbrücke. Alles starrt wie gebannt gen Osten. Einige hören Radio und geben von Zeit zu Zeit Streckenkilometer und Geschwindigkeit durch. Leicht ist das Säuseln des Windes in der Oberleitung zu hören. Plötzlich liegt ein fernes Grummeln in der Luft. Am Horizont tauchen gleißend helle Lichter auf. Die Geräusche schwellen an, klingen bald wie ein Düsenjäger. Sämtliche Kameras laufen auf Hochtouren. Die Lichter kommen rasend schnell näher. Das Getöse wird stetig lauter. Schon sind Einzelheiten des Zuges zu erkennen: Funken stieben zwischen Fahrleitung und Stromabnehmer, eine Staubschleppe wirbelt hinter dem Zug. Und vorbei. Die roten Schlussleuchten verschwinden in wenigen Sekunden am gegenüberliegenden Horizont. Nur das unheimliche Grummeln liegt noch in der Luft. Die Fahrleitung schwingt noch nach.

Begeistert jubelt und applaudiert die Menge. Für Lokführer Eric Pieczak und seine →



... Menge, die bereits seit Stunden ausharrt, um ein augenblickliches...



... Erlebnis zu haben. Der Zug legt gerade 150 Meter pro Sekunde zurück!



Foto: Didelot

Die Lackierung symbolisiert „einen Strom flüssigen Silbers, der durch den schwarzen Raum fliegt", so der Designer.

Mannschaft gibt es jetzt nur professionelle Konzentration. Bei 574,8 km/h kommt am Streckenkilometer 191,209 das fast schon erlösende Kommando aus dem Messwagen: „Leistung abschalten, Bremsung einleiten!" Weltrekord!

Der Zug bleibt auch ohne Leistung stabil und rollt noch viele Kilometer bis zum Bahnhof Champagne-Ardenne. Im Führerstand und im Messwagen fällt die Anspannung ab und Begeisterung bricht aus. Es ist geschafft: Der Bolide ist unangefochten der absolut schnellste Zug der Welt. Der Aufwand und die vielen Arbeitsstunden haben sich gelohnt. Entlang der Strecke bis Champagne-Ardenne werden die Schaulustigen mit Lichthupe und Signalhorn gegrüßt. Dort wartet ein Empfangskomitee aus Journalisten und Prominenten, darunter auch Michel Massinon, der Lokführer des Rekordes von 1990.

Natürlich wurde eine solche Höchstleistung nicht mit einem Serienfahrzeug erreicht. Das ist auch der grundsätzliche Unterschied zur Weltrekordfahrt mit der österreichischen Lokomotive 1216.050 im vergangenen Herbst, die deshalb auch nicht vergleichbar ist. Für die TGV-Rekordfahrt wurden die beiden TGV-POS-Triebköpfe 4402 ausgewählt und mit drei Mittelwagen des zweistöckigen TGV-Duplex gekuppelt. In den Mittelwagen wurde zudem noch weitere Antriebstechnik der vierten TGV-Generation AGV (Automotrice à Grande Vitesse) installiert, da die Triebköpfe alleine nicht in der Lage sind, die 19,6 MW Antriebsleistung zu erzeugen. Am Fahrdraht wurden bis zu 26 MW gemessen. Die Triebköpfe wurden auch verändert: Damit die Leistung erreicht werden konnte, mussten neu gewickelte Transformatoren eingebaut werden.

Äußerlich erkennbar sind zahlreiche aerodynamische Verschalungen. Diese Optimierungen gingen soweit, dass sogar Trennfugen der Fahrzeugkontur mit Klebeband abgeklebt wurden.

Weiterhin wurden die Radsätze von 920 auf 1092 Millimeter vergrößert, um die Drehzahl der Fahrmotoren gering zu halten. Die Anzahl der Schlingerdämpfer an den Drehgestellen wurde ebenfalls verdoppelt. Der Stromabnehmer gehört zu einer neu entwickelten, aktiv geregelten Bauform.

Dennoch handelt es sich beim Triebzug V150 trotz aller Veränderungen noch immer um einen konventionellen Zug. Antriebstechnik, Laufwerke, Stromabnehmer und Wagenkästen sind zwar modifiziert, jedoch keine gänzlich vom bekannten Rad-Schiene-System abweichenden Komponenten. Somit sind die gewonnenen Erkenntnisse übertragbar auf den normalen Hochgeschwindigkeitseinsatz bis 320 (demnächst sogar 360) km/h.

Die Absolutheit von Rekorden scheint immer wieder in Frage gestellt zu werden. Wer hätte 1990 gedacht, dass noch einmal der Versuch unternommen würde, in derartige Geschwindigkeitsbereiche vorzustoßen? Wie lange er diesmal besteht, bleibt abzuwarten.

Jedoch wird es ab einem gewissen Zeitpunkt kaum mehr Steigerungsmöglichkeiten geben, da die physikalischen Grenzen des Rad-Schiene-Systems in seiner bisher bekannten Form demnächst erreicht sein werden.

Der mittelbare Fahrgastnutzen wird eine weitere Reisezeitverkürzung sein, und alle Großstädte Frankreichs werden von Paris aus innerhalb von nur zwei Stunden erreichbar sein. *Romano Düring/al*

Der Bolide in Zahlen

Bezeichnung: Triebzug V150
Länge: 106 m
Gewicht: 268 t
Achsfolge: Bo'Bo'+2'+Bo'+Bo'+2'+ Bo'Bo'
Triebkopfleistung: 2 x 7800 kW (68 Prozent mehr als Serienfahrzeug)
Wagenleistung: 4000 kW (40 Prozent mehr als AGV)
Spannung: 31 kV, 50 Hz
Sitzplätze: ca. 60 erste Klasse



Entlang der Strecke war Volksauflauf, keiner wollte den Rekord verpassen.



Lokführer Eric Pieczak und seine Crew stellen sich stolz den Fotografen.

Fotos (6): Düring



Eine Pracht

Robert Bösch: Gotthardbahn. AS-Verlag, Zürich 2007. ISBN 978-3-909111-34-3, 228 Seiten, 189 Abbildungen vierfarbig; Preis: 88,00 CHF/54,80 Euro.

■ Alles ist gesagt über diesen Mythos: Gotthard – Keimzelle der Eidgenossen, sagenhafte Alpenquerung seit Hannibals Zeiten, kurvenreiche Schienenlegende. Lasst Bilder sprechen zum 125. Geburtstag des Schienenweges. Das muss das Motto des AS-Verlages gewesen sein, der diesen prachtvollen Bildband jetzt herausgegeben hat. Viele doppelseitige Fotografien in saftigen Farben dokumentieren die intensiven Jahreszeitwechsel zwischen der Zentralschweiz und den mediterranen Südausläufern der Alpenrepublik. In Luzern beginnt die Bilderreise vorbei an der Rütliwiese, entlang der Reuss, über Erstfeld durch das Massiv bis Chiasso: Die Gotthardstrecke hier und heute, inklusive des geschulten Blicks zur Seite, meisterhaft inszeniert von Robert Bösch und aufwendig produziert vom AS-Verlag. Landschaft satt, außergewöhnliche, teils abenteuerliche Perspektiven prägen das Buch. Aber auch der Eisenbahnfreund kommt nicht zu kurz und trifft auf viele gute Bekannte wie die Baureihen Re 4/4 II, Re 6/6, die 460 und auch DBAG-185. Die einleitenden Worte zu den Kapiteln stammen vom wunderbaren Literaturkritiker und Publizisten Iso Camartin, der bekennender Bahnreisender ist. Vielleicht das einzige Manko des Buches ist die Kürze der Texte, gerne würde man mehr von Iso Camartin lesen. Für den kurzen historischen Rückblick zeichnet Kilian Elsasser verantwortlich. *al*

● ***Fazit: Üppige Bilderwelt***

Leipziger Enttrümmerung

Christoph Kaufmann: Mit Volldampf durch die Stadt. Die Leipziger Trümmerbahnen. Lehmstedt-Verlag, Leipzig 2006. ISBN 3-937146-36-9, 144 S., 70 Sw-Abb.; Preis: 16,90 Euro.



■ Wie fast alle größeren deutschen Städte lag zu Kriegsende auch Leipzig in Trümmern. Bei der seinerzeit so genannten Enttrümmerung leistete die Eisenbahn, genauer die Feldbahn, einen wesentlichen Beitrag. Christoph Kaufmann begab sich erfolgreich auf Spurensuche und stellt den über ein Jahrzehnt währenden Einsatz der Leipziger Trümmerbahnen in Wort und eindrucksvollen historischen Aufnahmen vor. In diesem durchaus exemplarischen Beitrag gelingt es dem Autor darüber hinaus, dank ambitionierter Quellenauswertung die besonderen Schwierigkeiten, speziell die Mangelversorgung mit Betriebsmitteln, und die städtebaulichen Aspekte inklusive der Leipziger Bergkreationen dem Vergessen zu entreißen. *hc*

● ***Fazit: Sollte Pflichtlektüre im Geschichtsunterricht werden***

Bestandssicherungen

Burkhard Wollenweber: Historische Brückenkonstruktionen. CW Niemeyer Buchverlage, Hameln 2006. ISBN 10 3-8271-8033-3, 294 Seiten, 222 Sw-Abbildungen; Preis: 24,90 Euro.

■ Das als Band 33 in der Reihe der Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Niedersachsen vom Landesamt für Denkmalpflege herausgegebene Buch ist keine leichte Kost, dafür aber eine wissenschaftlich fundierte. Fachleute, aber auch der interessierte Laie erfahren hier nicht nur den aktuellen Stand und Zustand der bereits denkmalgeschützten oder schützenswerten niedersächsischen Eisenbahnbrücken, sondern auch eine ganze Menge über die verschiedenen Bahngesellschaften und die Geschichte ihrer Strecken. Und wer sich ernsthaft mit dem Thema technischer Eisenbahnbauwerke beschäftigt, der kennt nach der Lektüre nicht nur die unterschiedlichen Tragwerksysteme. sondern beherrscht auch die Fachausdrücke. *hc*



● ***Fazit: Umfassender Bestands-Überblick***



Außerdem erschienen

Alle Jahre wieder

Kursbuch der Deutschen Museums-Eisenbahnen 2007. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2007. ISBN 3-928959-47-6, 162 Seiten, 1 Karte, 27 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 5,50.

Über 200 Fahrpläne und Angaben zu Öffnungszeiten von Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen machen auch die aktuelle Ausgabe dieses ganz speziellen Kursbuches wieder zu einem wertvollen Ratgeber und Wegbegleiter bei der Urlaubsplanung und bei spontanen Tagesausflügen in Sachen Bahnnostalgie.

• **Handlicher Romantik-Tourenplaner**

Neue deutsche Bahnwelle

Konrad Koschinski: Die DB in den 80ern. Eisenbahn-Journal Extra 1/2007. Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck 2007. 112 Seiten, 1 Video-DVD, 177 Farb-, 10 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 15,00.

Von der Altbau-E-Lok bis zum Beginn des ICE-Hochgeschwindigkeitsbetriebs, mittendrin das große Eisenbahnjubiläum: Eine im Nachhinein durchaus spannende Bundesbahndekade fängt der Autor nicht nur mit schönen Bildern ein.

• **Kompakter Überblick zum Nachschlagen**

Bergischer Überblick

Eisenbahnfreunde Remscheid e.V. (Hrsgb.): Eisenbahnen im Bergischen Land. Martina Galunder Verlag, Nümbrecht 2006. ISBN 3-89909-070-5, 144 Seiten, 210 Farbabbildungen; Preis: Euro 32,00.

Der Bildband stellt durchgängig farbig, begleitet von informativen Beschreibungen, insgesamt 28 Strecken und Streckenabschnitte sowie deren Fahrbetrieb ab den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts detailliert vor.

• **Verdienstvolle Fotodokumentation**

Vier Jahre brauchte Franz Kruckenberg für den Bau seines wegweisenden Schnelltriebwagens SVT 137 155. Trotz anfänglich großen Erfolgs blieb er ein Einzelstück.

Seiner Zeit voraus



Das Können des Ingenieurs Franz Kruckenberg stand spätestens seit den Rekordfahrten mit seinem Schienen-Zeppelin im Jahrte 1931 (siehe auch MODELLEISENBAHNER 1/2005) außer Frage. Seine mit Curt Stedefeld 1928 gegründete „Flugbahn-Gesellschaft mbH“ widmete sich besonders neuen Möglichkeiten des Antriebs von Schienenfahrzeugen.

Ab Herbst 1931 und verstärkt ab 1934 arbeitete die Gesellschaft an einem Schnelltriebwagen. Die DRG indes setzte auf die in ihrem Zentralamt in Auftrag gegebenen dieselelektrischen Schnelltriebwagen, deren erster Vertreter der VT 137 877 „Fliegender Hamburger“ war.

So dauerte es bis 1938, ehe Kruckenberg und Stedefeld ihren dreiteiligen SVT (DRG-Bezeichnung SVT 137 155) endlich vorstellen konnten. Anders als die DRG-SVT erhielt er einen dieselhydraulischen Antrieb. Neu war außerdem die Konstruktion der Wagenkästen, die als selbsttragende Schalen ausgeführt wurden. Fast ausnahmslos wurde für den Fahrzeugkasten das Schweißen angewendet. Statt eines Maschinendrehgestells, wie sie die SVT nach den Entwürfen aus dem DRG-Zentralamt erhielten, baute man den Dieselmotor (Maybach G 06, 600 PS) und das Getriebe (Strömungsgetriebe Bauart Föttinger-AEG) auf einem gemeinsamen Rahmen schräg in den Wagenkasten ein. Über eine 3,2 Meter lange Welle als ein festes Rohr wurde der B-Radsatz jedes Enddrehgestells über ein Radsatzwendegetriebe angetrieben (siehe Zeichnung auf Seite 35 re.u.). Aus dieser Anordnung resultiert auch das ungewohnte Aussehen des Triebzuges. Die Formensprache findet sich später bei den VT 11.5 der Deutschen Bundesbahn ebenso wieder wie beim VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Im Inneren erwarteten die Reisenden drei Großraumabteile 2. Klasse mit insgesamt 100 Sitzplätzen in der Anordnung 2 + 1. Einen Speiseraum gab es nicht, stattdessen wurde aus einem Küchenabteil Speiseservice am Platz angeboten.

Die konstruktive Höchstgeschwindigkeit betrug entsprechend den Forderungen der DRG 160 km/h. Die Laufeigenschaften des Triebzuges fanden Lob und Anerkennung, und bei einer Testfahrt am 23. Juni 1939 erreichte der SVT 137 155 eine Geschwindigkeit von 215 km/h.

Dennoch war dem außergewöhnlichen Fahrzeug kein langes Einsatzleben beschieden. Schon seine Inbetriebnahme verzögerte sich aufgrund verschiedener technischer Mängel von Januar bis Juni 1938. Während der Testphase brach am 27. Juni 1938 eine Achse infolge eines heißgelaufenen Radsatzlagers. Ein weiterer Achsbruch fast auf den Tag genau ein Jahr später, am 25. Juni 1939, führte dazu, dass der Triebzug stillgelegt wurde. Er sollte nie wieder zum Einsatz kommen.

Jahrelang blieb er im RAW Wittenberge abgestellt. Im Verlauf des Krieges wurde jeglicher Schnellverkehr eingestellt. Die DR erwog einen Wiederaufbau, verwarf diesen jedoch wieder und wieder, so dass der einstige Technologieträger im Jahre 1967 verschrottet wurde.

Ganz vergessen ist er jedoch nicht. Im Verkehrsmuseum Dresden sind ein Antriebsdrehgestell samt Motor und einige Schautafeln zu besichtigen, nachdem diese Teile aufwendig restauriert wurden. Und schließlich gibt es das H0-Modell von Kato/Lemke (siehe Test ab Seite 72). *hb*

So sah der Triebzug im Jahre 1960 aus, als er im Raw Wittenberge abgestellt war. Eine Zeit lang erwog die DR den Wiederaufbau.



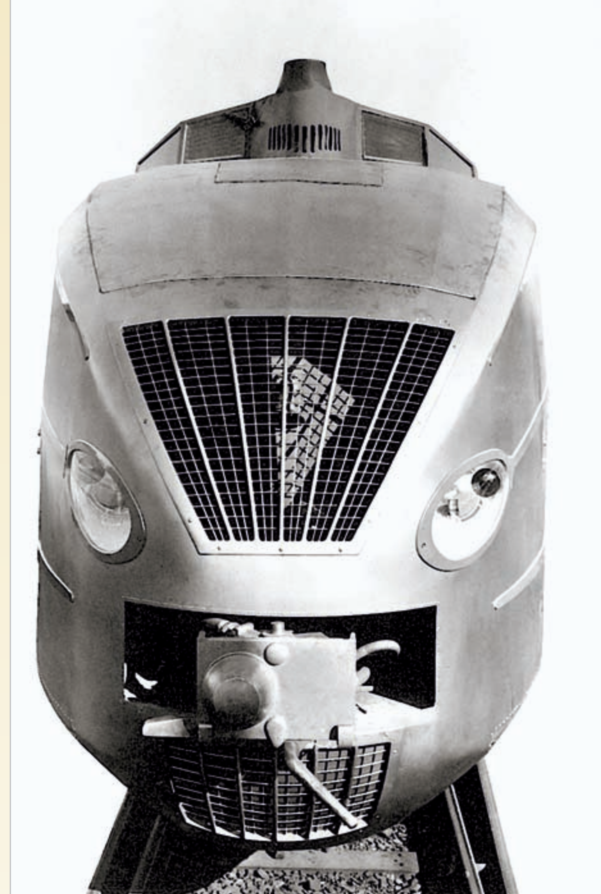
Foto: Weigel/Slg. Schumacher



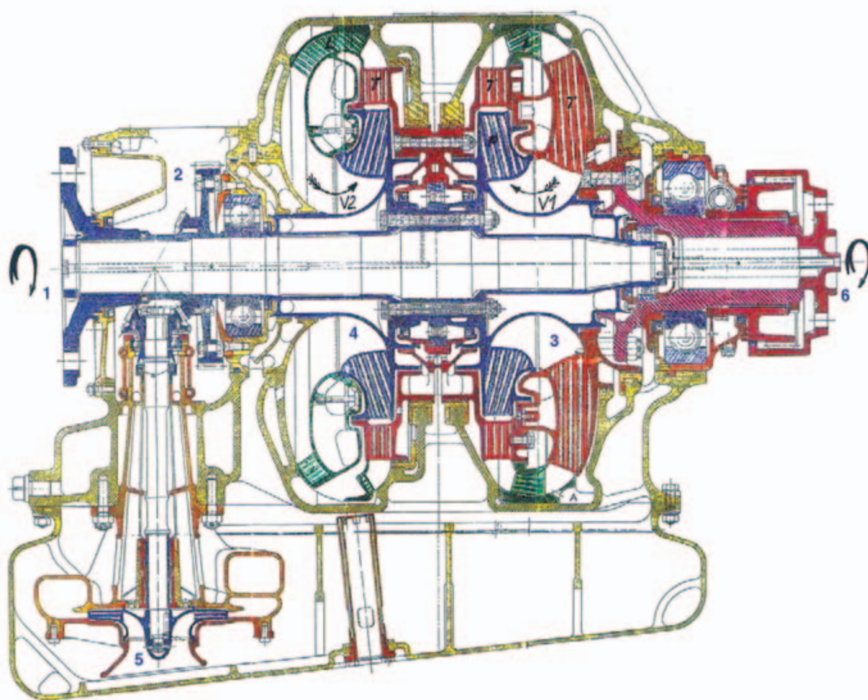
Foto: Westwaggon/Slg. Schumacher

SVT 137 155 Bauart Kruckenberg auf einem Werkfoto von Westwaggon: Die ungewöhnliche Form sorgte für Aufsehen.

Foto: Bellingrodt/Slg. Schumacher

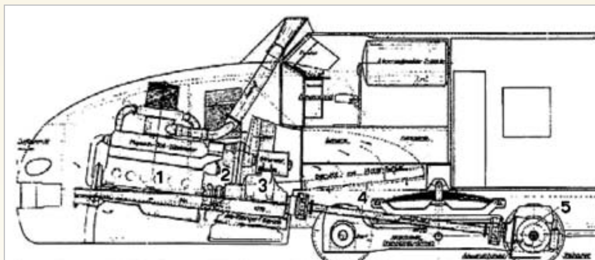


Zusätzlich zur Wasserkühlung der Dieselmotoren sorgten die Frontgitter für Kühlung und Abzug der Warmluft.



Das mit Wasser betriebene AEG-Föttinger-Getriebe für die Übertragung einer Leistung von 570 PS bei 1400 min^{-1}

1 Antrieb mit Primärwelle
2 Primärhilfsabtrieb für Lichtanlassmaschine, Kühlerlüfter und Füllpumpe
3 Anfahrwandler (zweistufig)
4 Marschwandler (einstufig)
5 Füllpumpe im Wasserbehälter
6 Abtrieb mit Zahnkupplung für den Längenausgleich der Gelenkwelle



600-PS-Antriebsanlage des VT 137 155 Bauart Kruckenberg

1 Motor (Maybach G 06, 600 PS bei 1400^{-1}))
2 Drehelastische Verbindung über zwei Gewebescheibenkupplungen
3 AEG-Föttinger-Getriebe (Zweiwandler-Bauart)
4 Verbindungswelle
5 Radsatzwendegetriebe (einstufiges Kegelradgetriebe mit i_a = 1,045)

Zeichnungen (2): Slg. Schumacher

Beschleunigte Bedienung

Teil 1

Konkurrenz macht auch erfinderisch: Mit leichten Eilgüterzügen ging die DRG schon ab 1927 in die Stückgut-Offensive.



Foto: Slg. Schumacher

Die Leig-Garnitur, hier mit Packwagen-Dreiachser, Bauart Halle, und G-Wagen, Bauart Dresden, war 1929 Provisorium.

Die aufkommende Konkurrenz des Lastkraftwagens im Blick, doch in Wahrheit nur noch auf Augenhöhe mit den Pferdefuhrwerken: Die deutschen Eisenbahnen drohten in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg vor allem im Wettbewerb um die Beförderung von Stückgütern ins Hintertreffen zu geraten.

Untersuchungen der noch jungen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) ergaben 1925, dass die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ihrer Nahgüterzüge, mit denen ja schließlich ein Großteil des Stückguts vom und zum Kunden befördert wurde, kaum mehr als zehn km/h betrug. Grund waren aber nicht nur das Ausstellen, Umsetzen und Wiedereinstellen der Güterwaggons und das zeitraubende Rangieren an den Unterwegsstationen, sondern insbesondere die rasante Entwicklung im Personenverkehr.

Vor allem auf den Hauptstrecken konnten die langsamen Güterzüge mit den steigenden Geschwindigkeiten der Reisezüge nicht mehr Schritt halten. Ständige Überholungen waren die Folge des auch immer dichter werdenden Personenverkehrs. Die Wartezeiten drückten naturgemäß die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge weiter.



In der Reichsbahndirektion (RBD) Köln wurde 1928 diese Pärchen-Lösung mit Erhalt der Ursprungsfarben entwickelt.

Eine Lösung des Problems versprach der von der Reichsbahn-Hauptverwaltung gemachte Vorschlag, leistungsfähige Dieseltriebwagen speziell für den Stückgutverkehr einzusetzen. Ihr Vorteil war nicht nur die Eigengeschwindigkeit, sondern auch das Entfallen zeitraubender Kupplungsmanöver. Allerdings stellte sich heraus, dass die Bahnindustrie nicht in der Lage war, kurzfristig die hernach als Gepäcktriebwagen bezeichneten Fahrzeuge überhaupt zu liefern, geschweige denn in ausreichender Zahl.

Sollte nicht buchstäblich weitere wertvolle Zeit an die Straßenkonkurrenz verloren werden, musste schnell eine Übergangslösung gefunden


Foto: RVM, Slg. Schumacher

RVM-Bild mit Werbebotschaft: Für den seinerzeit innovativen „Stückgutschnellverkehr" kam auch die BR 78 zum Einsatz.

werden, was man in der Zentrale nicht ungern den einzelnen Reichsbahndirektionen (RBD) überließ.

Zu improvisieren, scheint im Rheinland offenbar leichter zu fallen als andernorts. Jedenfalls steuerte die RBD Köln 1928 die zündende Idee bei: In kurzen, maximal aus fünf Zweiachsern bestehenden und mit leistungsfähigen Personenzuglokomotiven bespannten Nahgüterzügen sollte ähnlich wie bei der Bahnpost während der Fahrt die Ladung vorsortiert und damit das Entladen am Bestimmungsort verkürzt werden.

Das eigentlich Revolutionäre dieses Konzepts: Aus jeweils einem gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart und einem preußischen Güterzug-Packwagen (Pwg pr. 14) oder dem dreiachsigen Pwg 3 der Bauart Halle wurden kurz- und festgekuppelte Pärchen gebildet, deren zueinander weisende Stirnseiten entfernt und die Wagenpaare mit Übergangsblech und Faltenbalg zu einem durchgehenden Großraum umgestaltet wurden.

Stückgut im Pärchen mit Großraumbildung

Die Vorteile dieses Vorschlags lagen auf der Hand: Das Konzept war mit geringem Aufwand und schnell zu realisieren und der DRG standen von beiden Wagengattungen große Mengen zur Verfügung.

Diese zunächst als Ersatzgütertriebwagen-Züge bezeichneten Garnituren stellte die DRG 1929 während der internationalen Güterzugfahrplankonferenz vom 25. bis 30. November in München vor. Den Vertretern der 15 anderen europäischen Bahngesellschaften wurde dabei auch das bereits in der praktischen Erprobung befindliche Konzept des neuen Stückgut-Schnell-Verkehrs präsentiert.

In den kurzgekuppelten Wagenpaaren mit ihrer durchgehenden Ladefläche von 38,8 Quadratmetern befand sich der Aufenthaltsraum für das Begleitpersonal im früheren Dienstabteil des Packwagens, der auch Spind und Toilette behielt. Dass es sich auch bei dem G-Wagen um einen rollenden Arbeitsplatz handelte, wurde an den in die Seitenwände eingelassenen hochliegenden Fenstern deutlich. Für die Versorgung von Heizung und Beleuchtung war unter dem Wagenboden ein Gaskessel montiert.

Rein äußerlich als Einheit zu erkennen waren die Pärchen durch den Faltenbalg und den kurzen Kuppelabstand, der nur 54 Zentimeter betrug. Mög- →



Foto: Bellingrodt, Slg. Tiedtke

Gepäcktriebwagen 10001, hier im Jahr 1938, war der erste von der Waggonfabrik Wismar an die DRG gelieferte Leig-VT.



Foto: RVM, Slg. Scumacher

Ab Anfang der 30er-Jahre bildete die DRG Leigeinheiten auch aus zwei gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart, einem mit Bremserhaus.

lich wurde dies durch eine Veränderung der Pufferanlage: Beide Wagen verfügten am internen Übergang über je einen Stummelpuffer und je eine Stoßplatte. Die feste Kupplung erlaubte eine Vertikalbewegung von vier Zentimetern.

Die Wagen behielten übrigens ihre Ursprungsfarben, der Packwagen das Grün, der G-Wagen sein Rotbraun. Die neue Gattung, von weitem erkennbar an der auf der Seitenwand des gedeckten Güterwagens meist von links unten nach rechts oben verlaufenden Anschrift „Stückgut-Schnell-Verkehr“ in unterschiedlichen Schriftarten und Schreibweisen, mal mit, mal ohne weißem Balken, wurde fortan als „Leigeinheit“ bezeichnet.

Diese leichten Güterzüge, eben „Leig“, waren zunächst für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 Stundenkilometern (km/h) zugelassen und wurden hauptsächlich mit preußischen P8, der Baureihe 38, und Maschinen der Baureihe 78, ehemals preußischen und württembergischen T18, bespannt. Aber auch ehemalige T14 und andere Länderbahn-Dampflokomotiven kamen in den verschiedenen Reichsbahndirektionen zum Einsatz.

Ab Anfang der 30er-Jahre wurden Leigeinheiten auch aus zwei gedeckten Güterwagen der Verbandsbauart, gelegentlich gemischt mit solchen der Austauschbauart, gebildet. Dabei verfügte einer der beiden Waggons über ein Bremserhaus und ein Zugführerabteil mit Toilette. Diese Garnituren mit von der Lok gespeister Dampfheizung und verbesserter Federung waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h zugelassen.

Für ein ursprünglich nur als Übergangslösung gedachtes Konzept erwiesen sich die Leigeinheiten als überaus erfolgreich: 1932 waren deutschlandweit bereits 288 Garnitu-



Foto: RVM/Bellingrodt, Slg. Schumacher

In den 30er-Jahren ist dieser typische Leig-Zug mit der 38 und beigestelltem G-Wagen am Hörselberg unterwegs.

Die drei Gepäcktriebwagen entsprachen in Leistung und Antriebskonzept exakt den Wismar-Maybach-Nebenbahn-VT.



Zeichnungen: Thomas Noßke

Die Gepäcktriebwagen, hier im Nachkriegszustand bei der DB, verfügten über zwei je zwei Meter breite Schiebetüren.

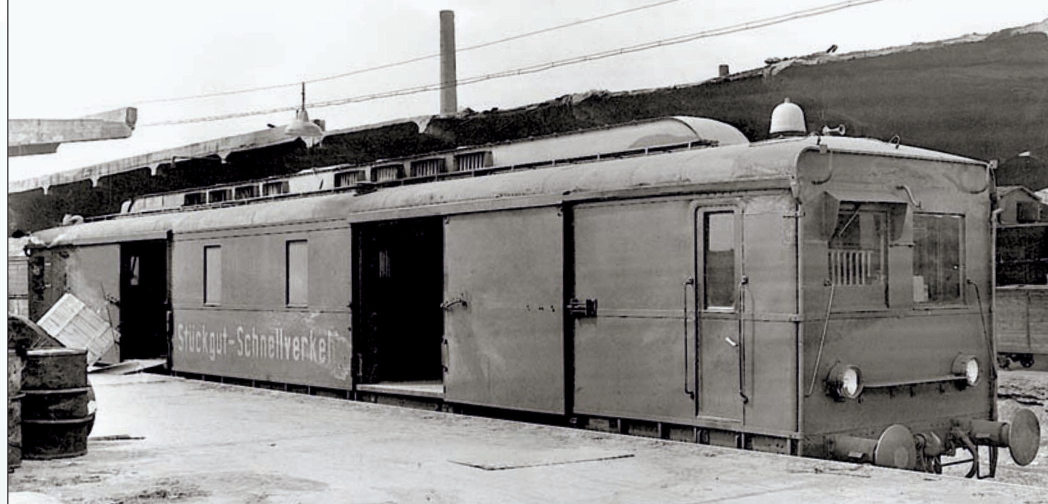


Foto: Scheingraber, Slg. Tiedtke

ren im Einsatz und sorgten für mehr als eine Verdoppelung der Reisegeschwindigkeit im Stückgutverkehr.

Derlei Erfolg war – eine Ironie der Entwicklungsgeschichte – den eigentlich vorgesehenen Hauptakteuren nicht beschieden. Zwar beschaffte die DRG Ende 1930 drei Gepäcktriebwagen von der Waggonfabrik Wismar, doch blieb das Trio bis 1941 ohne Verstärkung. Die als 10 001 bis 10 003, Gattungsbezirk Dresden, eingereihten Dieseltriebwagen entsprachen in Leistung und Antriebskonzept den Wismar-Maybach-Triebwagen, die bis 1929 für den Personenverkehr auf Nebenbahnen gebaut worden waren. Die übrigens nicht wie Triebfahrzeuge, sondern wie Gepäckwagen beschrifteten VT verfügten über einen Kompressor-Dieselmotor mit einer Leistung von 150 PS, der über eine Blindwelle und eine Kuppelstange das vordere Drehgestell antrieb. Bei annähernd gleicher Ladefläche wie die Leig-Pärchen brachten es die Gepäcktriebwagen aber nur auf eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

Die zunächst in den RBD Köln und Münster zum Einsatz gekommenen und in Aachen und Osnabrück beheimateten Gepäcktriebwagen spielten in der „Dienstvorschrift für den Einsatz und die Bewirtschaftung der Leigeinheiten" (Leigvo) folgerichtig nur die zweite Geige. Erst während des Zweiten Weltkriegs folgten zwei weitere, wesentlich stärkere und 110 km/h schnelle Gepäcktriebwagen auf Basis der Einheits-VT 137. *Markus Tiedtke, Karlheinz Haucke*

Teil 2 in der August-Ausgabe



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Bei drei Bahnen

***Betrifft:** „Die automatische Mitte“, Heft 4 u. 5/2007*

Die amerikanische Janneykupplung gab es auch in Deutschland: Ab 1901 fand sie auf den thüringischen Meterspurstrecken Hildburghausen – Heldburg und Eisfeld – Unterneubrunn (ab 1950 Schönbrunn) Anwendung. Erstgenannte Bahn fiel 1946 unter die Reparationsleistungen an die UdSSR. Die zweite wurde 1973 eingestellt. Mit Ausmusterung beziehungsweise Umsetzung der Fahrzeuge gingen fast alle Kupplungen in den Schrott, nur zwei Paare blieben erhalten: Eines befindet sich als Leihgabe des Verkehrsmuseums Dresden bei der IG Hirzbergbahn (HB) in Georgenthal und komplettiert den restaurierten Eisfelder Güterzugpackwagen „Erfurt 241“, Baujahr 1889. Dieser wird am 10. Juni d. J. zum „Hoffest“ in Georgenthal erstmals der Öffentlichkeit präsentiert; hier kann diese Kupplung also „in echt“ betrachtet werden! Das zweite Paar befand sich in der Kupplungssammlung des ehemaligen Raw „DSF“ Schlauroth. Zu Demonstrationszwecken (für einen zweiten Wagen) würde es die IG HB gern übernehmen, der Verbleib ist jedoch unbekannt. Übrigens fuhr für einige Zeit eine dritte Schmalpurbahn im deutschen Machtbereich mit der Janneykupplung: Daressalam – Kigona der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft (OAEG) im ehemaligen Deutsch-Ostafrika, dem heutigen Tansania. ***Joachim Schulz, 01237 Dresden***

UEF-Museumslok

***Betrifft:** „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg“, Heft 4/2007*

Sie erwähnen auf Seite 63 das Lokmodell der 99 7201 (Firma Dietz) als DB-Maschine oder als UEF-Museumslok. Die letztgenannte ist allerdings die 99 7203 (und wird auch als solche angeboten)! Zur 99 7201 hat es kürzlich auch eine Neuigkeit gegeben: Sie ging im Januar 2007 in den Besitz der IG Hirzbergbahn über und wird nun museal erhalten. Damit muss sie ihr Dasein nun nicht mehr im Freien verbringen. Eine äußerliche Aufarbeitung hat begonnen, das Ziel ist die optische Präsenz im Zustand der Zeit, als sie im Dienst der DRG stand.

Ralf Biedermann, 01219 Dresden

Suchanfrage

***Betrifft:** PC-Steuerung „Groupie-MEB-Tron“*

Man hat mir erzählt, im MODELLEISENBAHNER wäre mal ein Bericht erschienen, in dem es um digitales Fahren mit analogen Märklin-Z-Lokomotiven ging. Bitte um nähere Info.

Wolfram Schmiedek, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Es handelt sich um eine ganze Artikelserie, in der die nicht kommerzielle PC-Steuerung „Groupie-MEB-Tron“ zum Nachbau exklusiv bei uns vorgestellt wurde und auch weiter wird wegen stetiger Systemfortschritte. Diese PC-Steuerung ohne Lok-Decoder wurde zunächst von MEB-Mitarbeiter Peter Grundmann für analoge Z-Triebfahrzeuge entwickelt, ist aber auch für sämtliche Nenngrößen bis H0 geeignet. Bisher erschienen in den folgenden MEB-Ausgaben Werkstattbeiträge zum Thema: 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11/2000; 10, 11, 12/2001; 4/2004; 7/2005; 10/2006. Von allen Jahrgängen sind nur noch ganz wenige Einzelausgaben vorrätig.

Nur Epoche II

***Betrifft:** „Schau-Stück“, Heft 3/2007*

Besonders das Foto über die Beuteloks in Fort Eustis, Virginia, mit Kondenslok 52 2006 ist aufschlussreich. Das H0-Modell von Gützold steht bei mir in der Vitrine. Demzufolge dürfte aber 52 2006 nicht auf Nachkriegs-DR-Gleisen gefahren sein.

Michael Wolf, 01326 Dresden

Intermat

***Betrifft:** „Die automatische Mitte“, Heft 4 u. 5/2007*

In dem Artikel wird sehr ausführlich auch über die russische Kupplung SA 3 geschrieben. Interessant ist auch die Anmerkung über die AK 69e, bei deren Entwicklung eine Grundvoraussetzung die Kuppelbarkeit mit der SA 3 war. Dadurch sollte Europas Schienenverkehr mit der damaligen Sowjetunion erleichtert werden. Da die Intermat, wie sie in der DDR auch hieß, alltagstauglich war, machte sich die DR diesen Umstand zunutze und rüstete alle Loks der BR 105, die im Breitspurbereich des Fährhafens Mukran auf Rügen tätig waren, damit aus. Diese waren vom Hersteller, LEW Hennigsdorf, mit einem Aufnahmeschacht versehen. Für die gleiche Sache musste, weil sich in Europa die Bahnen nicht einigen konnten, auch noch eine größere Anzahl Kuppelwagen gebaut werden. Dieses übernahm das Raw in Leipzig. Sie wurden zu je zwei Einzelwagen pärchenweise ausgeliefert. ***Steffen Häusler, 15370 Fredersdorf***



Foto: Häusler

Mukran, Juli 1988: ASF und 105 sind fest gekuppelt. Der untere Teil der Intermat dient dem Einbau der Versorgungsleitungen.

In neuen Farben

***Betrifft:** „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg“, Heft 4/2007*

Von Robbe wurde schon Ende der 80er-Jahre ein funktionsfähiger Lkw in H0 herausgebracht. Leider wurde mein Modell durch meine eigene ungeschickte jugendliche Hand bei Reparaturversuchen unbrauchbar. Die Angabe, dass das Volmer-Parkhaus neu sei, kann so nicht stimmen, mein Modell ist schließlich auch schon zirka 15 Jahre alt. Es scheint nur eine neue Farbzusammenstellung verwendet worden zu sein.

Mark Lützenkirchen, 42799 Leichlingen

Mehr davon!

***Betrifft:** „Galaktisch gut“, „Im Planetarium“, Heft 4/07*

Sowohl vom Vorbild- als auch vom Modellteil zum Merkur wurde ich nicht enttäuscht, insbesondere, was die Nachbildung der Zugzusammenstellungen im Modell betrifft. Bitte mehr davon! Aber dennoch habe ich einen Kritikpunkt: Hobbytrain bleibt gänzlich unberücksichtigt. Gerade die Epoche-III-Fahrer der Baugröße N bekommen hier mit der E 10.1 und der E10.3 zwei wichtige Zugpferde. ***Georg Blees, 65604 Elz***



www.feldbahn-glossen.de

Im Kleinen ganz groß

Mehr als ein Geheimtipp für Feldbahnfreunde ist die Anlage in Glossen, deren Homepage Lust auf einen Ausflug macht.

■ Die Aktivität vieler Feldbahnfreunde steht oft am Rande allgemeiner Eisenbahn-Begeisterung. Zu Unrecht, denn was beispielsweise der Verein Feldbahnschauanlage Glossen (bei Oschatz) auf die Beine stellt, kann sich sehen lassen. Das gilt ebenso für die Homepage. Man kann sich über die eingesetzten Fahrzeuge ebenso informieren wie über jüngste Aktivitäten, den Fahrplan (sehr gut die Abstimmung mit dem „Wilden Robert“) oder das Steinbruch- und Feldbahnmuseum in einem ehemaligen Sozialgebäude. Und selbst der Hinweis auf das nahegelegene Vereinslokal fehlt nicht, es heißt, natürlich, „Zur Kipplore“!

www.gotthardbahn.ch

Jubiläumshilfe

Allen Erstbesuchern der Schweizer Gotthard-Bahnstrecke sei diese Seite zur Reisevorbereitung empfohlen.

■ 125 Jahre Bahnbetrieb am Gotthard, beinahe alles ist gesagt, aber wer sich eben doch nicht ganz so gut auskennt und nicht gleich ein teures Buch kaufen möchte, der findet auf dieser Internetseite wirklich viele Informationen. Das Spektrum reicht von alten Jahresberichten der Gotthardbahn über eine ausführliche Darstellung der Gotthardhistorie, Gleispläne bis zu Geschichten und Anekdoten von Lokführern und anderen Eisenbahnern. Auch für Modellbahner gibt es etwas zu entdecken: Der Aufbau einer Anlage mit Gotthardmotiven wird dokumentiert, außerdem gibt der Autor Tipps zur Modellbahnelektronik.

www.zackenbahn.de

Auf Zack

Der Verein Schlesische Gebirgsbahnen hat ein interessantes Modul-Projekt im Maßstab 1:160 angeschoben.



■ Die Vereinsmitglieder möchten „einer der interessantesten Eisenbahnstrecken der Reichsbahnzeit in den 1930er-Jahren (...) ein Denkmal setzen.“ Der Anspruch ist hoch, aber die Umsetzung scheint auf einem guten Weg. Der Internetauftritt wirkt sehr professionell. Auf gut gestalteten Seiten wird der Besucher in die Geschichte der Strecken Görlitz – Lauban – Hirschberg – Waldenburg und Hirschberg – Polubny/Polaun eingeführt und er erfährt auch einiges über die eingesetzten Fahrzeuge. Auf zahlreichen Bildern erkennt man das hohe modellbauerische Niveau im Verein. Die Fahrzeugübersicht ist hilfreich, aber unbedingt besuchenswert ist die Rubrik Tipps und Bauanleitungen.

www.eisenbahnwelten-rathen.de

Passion und Pension

Die Eisenbahnwelten ziehen seit April Besucher in ihren Bann. Passend peppig ist die Homepage zur Anlage.

■ Wie wir in Ausgabe 5 auf Seite 97 berichteten, hat der Kurort Rathen in der Sächsischen Schweiz eine Attraktion mehr: Die „Eisenbahnwelten“ mit Motiven aus dem Elbtal um Dresden im LGB-Maßstab sind seit Anfang April im Testbetrieb und werden bei Erscheinen dieses Heftes ihre offizielle Einweihungsfeier hinter sich haben. Unbedingt empfehlenswert ist ein Blick auf die gut gemachte und informative Homepage des Anlagen-Unternehmens. Dort sind die Baufortschritte seit 2005 dokumentiert, das Team um Ideengeber und Macher Lothar Hanisch wird vorgestellt, und mit Hintergrund-Infos wird auch nicht gegeizt. Ein Gästebuch gehört zum Service, ebenso Beschreibungen für die Anfahrt. Und das Projekt ist noch nicht am Ende. Wer möchte, kann es sich voraussichtlich ab Juli in einer Pension auf dem Grundstück bequem machen.

Beim trickreichen Umgang mit Farbe, Firnis, Kleber und Watte lassen sich auch wilde Wasser darstellen.

Reißende Fluten

Im Modell bietet das Medium Wasser vielfältige Möglichkeiten, Szenen mit Menschen zu gestalten.

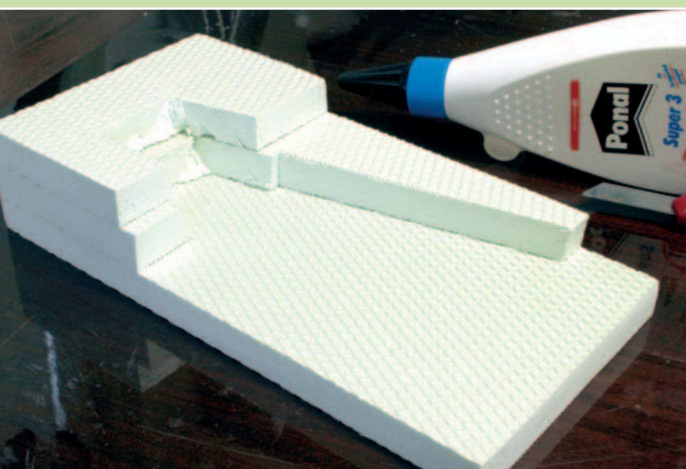


Die Gestaltung fließender Gewässer lässt dem Modellbauer mannigfaltige Möglichkeiten, seine künstlerische Ader zu entdecken.

Nicht umsonst gilt die Gestaltung fließender Gewässer, insbesondere von Wasserfällen, im künstlerischen Landschaftsmodellbau als so genannter Heiliger Gral.

Der Bau des Wasserfall-Dioramas war modellbauerisches Neuland und erforderte daher eine sehr durchdachte Planung. Betrachtet man in die Tiefe stürzende Wassermassen im Original aufmerksam, so fällt die besondere Formentwicklung auf: Am oberen Brechpunkt, dem Übergang von horizontaler Fließ- zu vertikaler Sturzbewegung, kippen die Wassermassen abhängig von ihrer Fließgeschwindigkeit mehr oder minder ausgerundet weg, um dann im freien Fall nach unten hin in Form lang gezogener vertikaler Stränge aufzureißen. Tosend, schäumend und teilweise zerstäubend prallen die Wassermassen ins talseitige Bachbett.

Geschickterweise gestaltet man zunächst den Wasserfall-Rohling, und zwar außerhalb der Anlage. Aus 1 mm starkem →



In Styrodur-Schichtbauweise entsteht die Landschaft. Geklebt wird mit Weißleim.



Mit der Raspel lässt sich Styrodur gut bearbeiten. Die Krümel laden sich elektrostatisch weit weniger auf als bei Styropor.



Bei leichtem Unterbau fallen Gips-Details nicht ins Gewicht


Die Plexiglas-Trägerplatte für den Wasserfall wird geformt und eingepasst.


Bildhauerisch graviert man die Gesteinsstruktur mit Stechbeitel in den Goldband-Fertigputzgips. Der Pinsel dient zum Entfernen des Gipsabtrags.



In Fließrichtung, also von oben nach unten, trägt man dann auf den erkalteten Heißkleber „Uhu-Kraft"-Kleber auf. Schon hierbei kann frei nach Belieben auch Watte eingearbeitet werden.


Mit einem Zahnstocher lässt sich der aushärtende Klebstoff bestens modellieren.


Noch fehlen dem Wasserfall die typischen Schaumsträhnen.


Die Grundlasur der Felsen erfolgt im dunkelsten Farbton, der im Gestein vorkommen soll. Verwässerte Acryl-Mattfarbe sorgt für gutes Gelingen.


Sägemehl dient später dem Gewässer-Stuckgips als Haftgrund. Geklebt wird mit verdünntem Weißleim.



Wegen des einseitigen Brückengeländers dürfte es den Nonnen durchaus mulmiger sein als ihren Schutzbefohlenen.

Plexiglas, das üblicherweise auf der Rolle erhältlich ist, wird ein Streifen herausgeschnitten. Dieser sollte ungefähr ein Drittel länger sein als die Vertikale des späteren Wasserfalls. In der Breite darf der Streifen hingegen sogar ein wenig schmaler ausfallen. Zunächst muss der Acrylglasstreifen am oberen und unteren Ansatz des Wasserfalls ausgerundet umgebogen werden (gegebenenfalls unter der Hitze eines Föns). Letztlich sollte das fertig vorgeformte Gebilde von der Seite betrachtet einer Stufe ähneln, wobei die Biegekante an der Wasserfall-Oberseite ruhigen Gewissens etwas gerundeter ausfallen darf. Passt der Trägerstreifen an die für den Wasserfall vorgesehene Stelle auf Diorama oder Anlage, kann bereits mit dem Auffüttern der Wasserimitation begonnen werden. Diese entsteht aus farblosem Heißkleber sowie glasklarem „Uhu-Kraft"-Klebstoff. Ungeübte Modellbauer sollten stets Vorbildfotos in Reichweite behalten. So wird zunächst die Grundform des Wasserfalls unter Verwendung des Heißklebers strangweise in angenommener Fließrichtung auf den Plexiglasstreifen aufgebracht. Auf dieselbe Art und Weise trägt man den glasklaren "Uhu-Kraft"-Klebstoff über dem inzwischen abgekühlten Heißkleber auf. Mit Zahnstochern lässt sich diese Schicht dann während des Aushärtungsprozesses sehr schön modellieren. Hat man das bizarre Gebilde zur Zufriedenheit vorgeformt, darf der Klebstoff erst einmal aushärten.

Anschließend werden lang gezogene Wattesträhnchen eingearbeitet. Am oberen Ende fixiert man diese mit Sekundenkleber, nach unten hin dürfen sie sich ausgefranst verzweigen. Damit dort die Watte ihre mühsam drapierte Position auch dauerhaft beibehält, empfiehlt sich das anschließende Übernebeln mit hochglänzendem Kunstharz-Klarlack. Auch die schäumenden Wassermassen am Fuße des Wasserfalls lassen sich mit schneeweißer Baumwollwatte gestalten. Diese wird dann mit den Fingerspitzen so lange gezupft, bis die gewünschte Wirkung erzielt ist.

Das gezeigte Diorama entstand auf Basis einer Sperrholzplatte, wobei die Landschaftsform mit Raspeln und Messern aus massiv geschichtetem Styrodur herausgearbeitet wurde. Kleben lässt sich das Hartschaummaterial übrigens bestens mit gewöhnlichem Holzleim. Die so entstandene raue Oberfläche bedarf im Wiesenbereich keiner weiteren Versiegelung, da das Styrodur fest genug ist. Lediglich die Felsen bestehen aus Knaufs Goldband-Fertigputzgips. Dieses Material lässt sich nach Aushärtung auch noch mit Stechbeiteln bildhauerisch nachbearbeiten. Fehlt nur noch die passende Farbgebung, wofür sich im Bastelgeschäft erhältliche Acryl-Mattfarben bestens eignen. Eine Lasur (mit Wasser verdünnte Farbe) im entsprechend dunkelsten Grundton geht der weiteren Bearbeitung in Graniertechnik voraus. Beim Granieren wird der Pinsel an einem Lappen solange trocken gewischt, bis er nur noch eine gehaucht wirkende Farbspur zieht. Diese zeichnet sich dann ausschließlich an den Spitzen der feinen Strukturen ab, während die Zwischenräume keine Farbe abbekommen und die Tiefenwirkung entsteht. →



Der Wasserfall erhält den letzten Schliff mit aufgesetzten Schaum-Strähnchen aus schneeweißer Baumwollwatte, die jeweils an ihrem Austrittspunkt mit Sekundenkleber fixiert werden.



Der Nagelfix ist an engen Stellen oft ein überaus hilfreiches Werkzeug zum Fixieren des Wasserfalls, der zusätzlich auch noch verklebt wird.



Die spätere Gewässeroberfläche aus flüssig angerührtem Stuck- oder Modellgips wird mit dem Pinsel aufgetragen, der nebenbei die Wellenstruktur formt.

Schneeweiße Watte imitiert zerstäubendes Wasser



Das Einfärben mit Acrylfarbe geschieht zunächst in mittleren Farbtönen. Hellere und dunklere Töne werden anschließend eingearbeitet.



Mit weißer Farbe imitiert man die Schaumkronen der Wellenkämme im Bereich des Wasserfalls.



Das illusionsmalerisch angelegte Bachbett vor dem Auftrag des glänzenden Schlussfirnisses.



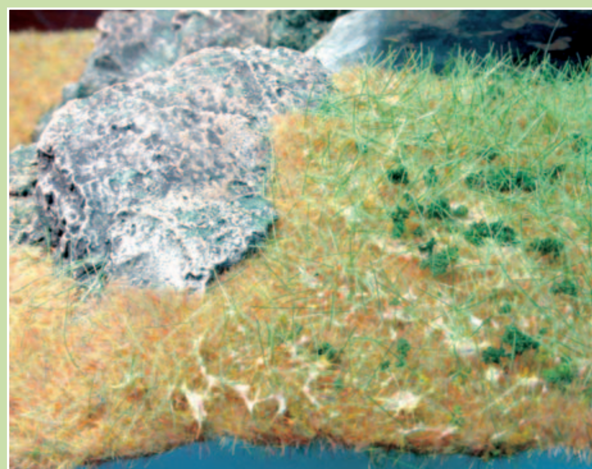
Die Moospaste besteht aus einer Mischung aus grünem Acryllack und Quarzsand.



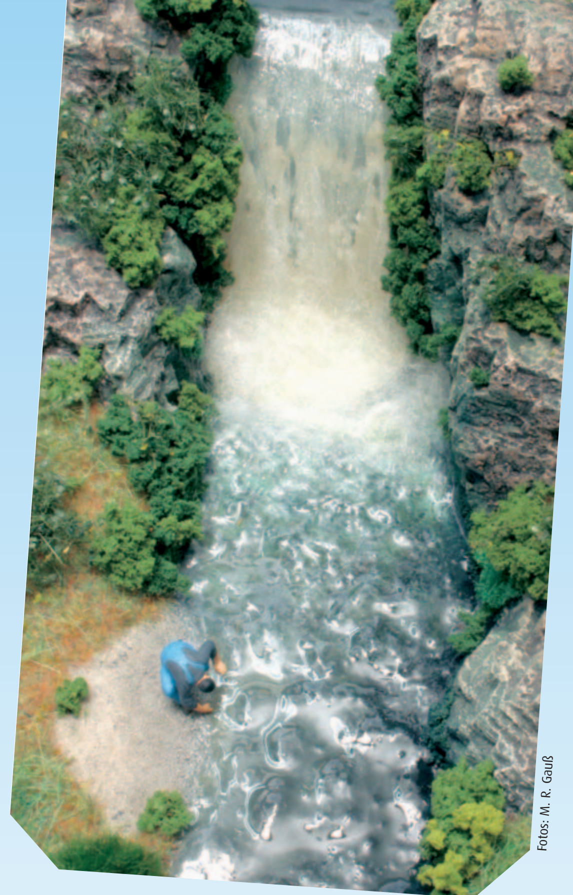
Erstaunlich ist beim Auftrag des Hochglanz-Schlussfirnisses immer wieder, wie sofort Tiefenwirkung entsteht.



Zum Kaschieren der Wasserfall-Ansatzkante werden Watteflusen in den noch feuchten Firnis gedrückt.



Alle Grasfasern, so auch das langfaserige Sommergras, werden elektrostatisch aufgebracht.



Für den Eindruck des klaren fließenden und stürzenden Wassers ist eine Beleuchtung, die vom Firnis reflektiert wird, nötig.

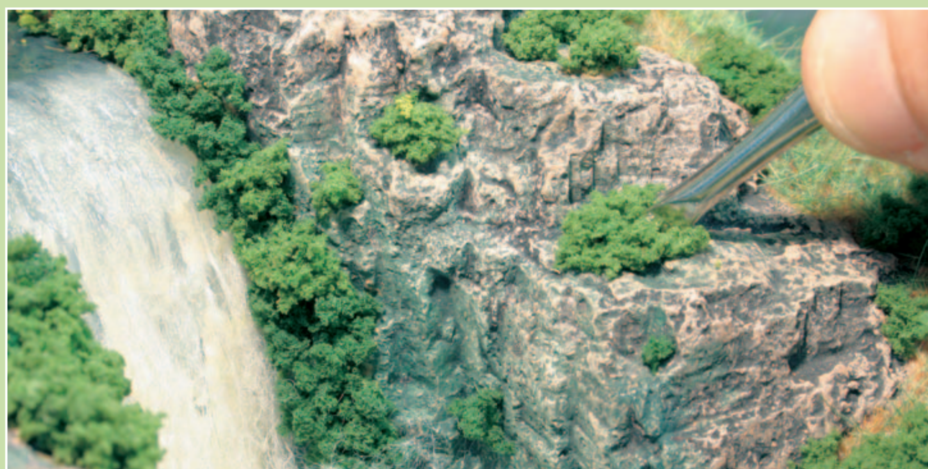
Wenn auch bei dieser Landschaftsbau-Technik ein Vergipsen der Wiesenuntergründe nicht nötig ist, sollte der Modellbauer allerdings jene Schaumstoff-Bereiche, die später mit dem Gewässer-Glanzfirnis in Verbindung kommen könnten, mit einer Schutzschicht aus dick aufgetragener Farbe-Leim-Mischung versiegeln, da der Firnis das Styrodurmaterial anlösen würde.

Der eigentliche Bachlauf ist nicht wirklich durchsichtig. Er besteht aus glattem Modell- oder Stuckgips, der allerdings ohne zusätzliche Verankerungsmöglichkeit auf einer Holzplatte kaum haften würde. Abhilfe schafft der Auftrag einer Holzmehl-Leim-Wasser-Mischung. Ist diese Trägerschicht durchgetrocknet, wird der Gips recht flüssig angemischt und sofort mit flach geführtem Pinsel aufgetragen. Hat der Gips eine matschige Konsistenz erreicht, lassen sich mit ihm die Wellenbewegungen hervorragend imitieren. Sobald das Abbinden beginnt, muss die Masse ruhen, um die Kristallbildung nicht zu stören. Andernfalls wäre eine spätere Stabilität nicht gewährleistet. Besondere Aufmerksamkeit sollte man dem nahtlosen Übergang der Wasseroberfläche am bergseitigen Ansatz des Wasserfall-Rohlings widmen.

Nach dem Trocknen des Gipses sei der Überzug des künftigen Gewässers mit einem Acrylkreidegrund empfohlen, welcher der Farbbehandlung als Basis dient. Diese gelingt dann mittels herkömmlicher Acrylfarben. Zur Ermittlung der Farbnuancen empfiehlt sich die aufmerksame Betrachtung von Luftaufnahmen. Mit dem für Wasser ach so klischeehaften Farbton Blau ist bei der Anmischung jedenfalls äußerst sparsam umzugehen! Schaumkronen entstehen mit weißer Farbe. Illusionsmalerische Tiefe erhalten Wasserflächen durch Abdunklung zur Bachmitte hin. Die volle Wirkung entfaltet sich allerdings erst nach versiegelndem Überzug mit einem hochglänzenden Gemäldefirnis, der im Gegensatz zu herkömmlichem Klarlack eine schönere und glaubwürdigere Oberfläche ergibt. Am schäumenden Übergang unterhalb des Wasserfalls lässt sich die Kante des Rohlings mit weiteren Baumwollwatte-Flusen kaschieren, die dort direkt in den nassen Firnis gesetzt werden.

Basis der Begrünung ist die elektrostatische Begrasung in zwei Schritten. Zunächst wird in die satt aufgetragene Weißleim-Dispersionsfarb-Mischung flächendeckend der Wiesenuntergrund aus in Braun- und Beigetönen angemischtem, kurzfaserigen Gras geschossen. Anschließend trägt man oberflächlich und lückenhaft Flecken aus wasserverdünntem Weißleim auf, die der Modellbauer dann zunächst mit langfaserigem und schließlich mit kurzfaserigem Sommergras beschießt. Vor dem Begrasen können noch feine Schaumstoffflocken in den Leim eingestreut werden, die Wiesenkräuter imitieren und so für Abwechslung sorgen. Akzente lassen sich auch durch das Einarbeiten kleiner Abschnitte hochwertiger Grasmatten setzen. Hier offenbart sich der Vorteil der Styrodurbauweise: Die Ränder der Matten werden einfach mit einem dünnen Schraubendreher in das Styrodur gesteckt, was unsanfte Übergänge tarnt. Auch Büsche und kleinere Bäume aus verschiedenen Materialien können auf die gleiche Art und Weise ganz einfach gepflanzt werden. Geklebt wird wieder mit der bei der Begrasung eingesetzten Mischung aus Dispersionsfarbe und Weißleim, die matt auftrocknet und später somit vollkommen unsichtbar bleibt.

Michael Robert Gauß/yo



Die weitere Begrünung des Dioramas erfolgt zunächst mit Heki-Buschwerk, sodann folgen diverse Sträucher.



Bau der kleinen Bachbrücke: Die beiden Stahlträger-Imitationen wurden zunächst auf Klebeband parallel fixiert. Die Träger beklebt man mit Eichen-Furnierstreifen.

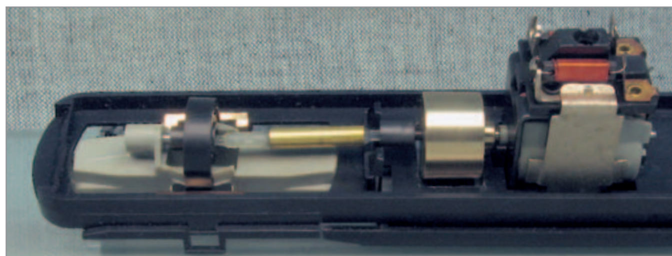
BASTELTIPPS

Mehr Schwung

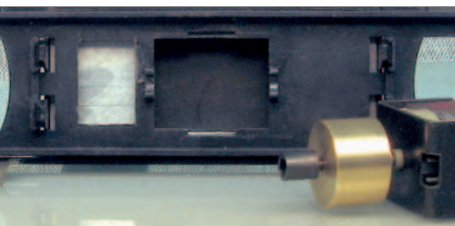
Loks aus DDR-Produktion erhalten eine Schwungmasse.

■ Die alte V180/BR 118 von Gützold ist trotz ihres Alters immer noch ein ansehnliches Modell. Nicht jeder wird die Lok aus der DDR-Produktion durch eine Neukonstruktion ersetzen wollen. Das Fahrverhalten der alten Modelle EM 19 und EM 20 ist dagegen nicht mehr zeitgemäß. Mit recht geringem Aufwand kann man der BR 118 aber zu einem verbesserten Fahrverhalten verhelfen. Zunächst sollte man bei Gützold Tauschradsätze bestellen, die niedrigere Spurkränze haben und das Taumeln der Loks beseitigen. Der damals verwendete Motor ist ebenfalls ein Schwachpunkt: Er läuft rauh, oft ruppig und laut. Nicht in jedem Falle lohnt sich ein Motortausch. Mit einer Schwungmasse dagegen lässt sich das Laufverhalten der alten Motoren verbessern. Zwischen den Blechplatten sind etwa 20 mm Platz, so dass die Schwungmasse einen Durchmesser von 17 bis 19 mm haben darf. Bei diesem Durchmesser muss die Bodenplatte zwischen Motor und Drehgestell eine Aussparung bekommen. Der Wellenstumpf des Motors ist recht kurz, wegen der Motorlagerung kann die Schwungmasse aber nicht direkt aufgesteckt werden. Deshalb muß die Schwungmasse, wie auf den Bildern ersichtlich, einen Zapfen bekommen. Die Schwungmasse entsteht auf der Drehbank aus Messing-Rundmaterial mit 20 mm Durchmesser. Das Material wird eingespannt, vorn abgestochen, der Zapfen gedreht, zentriert, vollständig mit einem 1,95- bis 2-mm-Bohrer durchbohrt, überdreht und abgestochen. Die Schwungmasse darf maximal 13 mm dick sein, ohne dass der Fahrzeugrahmen unzulässig geschwächt würde. Eine Achse mit 2 mm Durchmesser wird zur Hälfte in die Schwungmasse eingesetzt, bei Bedarf mit Sekundenkleber gesichert, abgeschnitten und dann auf die alte Aufnahme aufgepresst. Vor dem Aufsetzen auf die Motorwelle sollte man den Motor zerlegen, reinigen und mit Fett schmieren. Dann wird die Schwungmasse aufgepresst. Je nach Stärke der Schwungmasse müssen nicht nur die Rahmenplatte, sondern auch die Gewichtsplatten darunter bearbeitet werden. Störende Bereiche werden einfach abgeschnitten und ein Streifen Polystyrol auf die verbleibenden Platten aufgeklebt um ein Klappern zu vermeiden. Die Befestigung des Motors bleibt unverändert. Nun muss nur noch die Kardanwelle zum Drehgestell gekürzt werden. Ist das geschehen fixiert man die Enden mit Kleber in einem passenden Messingrohr. Eine Seite wird sofort eingeklebt, die andere Seite bleibt besser offen. Die Gelenkwelle wird in die Lok eingesetzt und dann dort die richtige Länge eingestellt, markiert ausgebaut und eingeklebt. Nach dem Zusammenbau hat die V180 bei 14 Volt einen Auslauf von rund 10 bis 15 cm und läuft deutlich elastischer. Bei Bedarf kann die andere Seite ebenfalls umgebaut werden, dort muss nur genug Platz für die Schleifkohlen und Federn bleiben.

Andreas Lange


Fotos (2): A. Lange

Die Messinghülse verbindet die Wellenenden sicher.


Für die Schwungscheibe ist eine Aussparung im Rahmen nötig.

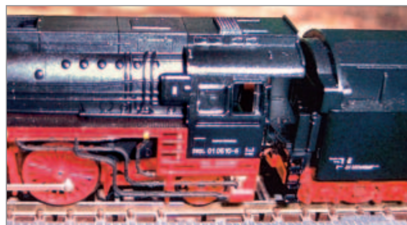
Reko-Frisur

Mit wenig Aufwand wird die 01.5 von Minitrix aufgewertet.

■ Den geringsten Aufwand macht die Anpassung des Tenders. Den am Minitrix-Modell der 01510 auf der linken Seite des Tenderfahrwerks fälschlich nachgebildeten Bremsluftbehälter (hatten beim Vorbild nur 01504, 01521 und 01531 zeitweise) zieht man einfach ab. Die Lampen an der Lok werden weiß ausgelegt, indem man mit einem Stecknadelkopf (nicht mit der Spitze!) etwas weiße Farbe, zum Beispiel Nr. 301 von Revell, aufnimmt und die Laternen samt Lichtleiter lackiert. Die Rohrleitung auf der Heizerseite war beim Vorbild isoliert, es bietet sich also eine Lackierung in Mattschwarz an. Mit einem dünnen Pinsel wird die Farbe vorsichtig auf die Leitung aufgebracht. Wenn die Farbe gar zu dickflüssig ist, sollte man sie vorher etwas verdünnen.

Marco Imm


Die weiße Farbe hellt das Antlitz der 01.5 auf.


Fotos (2): M. Imm

Mattschwarz: Leitungen unter dem Umlauf.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Die außergewöhnlichen Proportionen machen die Forney zum Blickfang auf der Anlage.

Schaukelpferdchen

Bachmanns 0n30-Triebfahrzeuge erhalten Zuwachs durch eine 2-4-4-Stütztenderlok des Konstrukteurs Matthias N. Forney.

Die Verantwortlichen bei Bachmann scheinen eine Vorliebe für urige Schmalspurfahrzeuge zu haben. Ins 0n30-Sortiment (Maßstab 1:45, Spurweite 16,5 mm wie H0) erhält eine Forney-Stütztenderlok Einfahrt.



Die Überarbeitung hat sich gelohnt. Das Trix-H0-Modell des Langenschwalbacher CD4i besticht durch die feine Detaillierung.

Mit den Trix-Langenschwalbachern tritt Märklin den Beweis an, dass man unnötige Fehler durchaus auch korrigieren kann.

Umgenietet

Was wir seinerzeit bei den Märklin-H0-Modellen der Langenschwalbacher moniert hatten (siehe Probefahrt „Oberlichtblicke", MODELLEISENBAHNER 3/2006), wurde bei den Trix-Modellen beherzigt: Die typischen Nieten respektive Schraubenköpfe an den Seitenwänden heben den Gesamteindruck der Modell-Langenschwalbacher der dritten Vorbildbauserie beträchtlich.

Auch noch die bei einigen Vorbildwagen in unterschiedlichen Epochezuständen vorkommenden umgebördelten und genieteten Fensterrahmenbleche nachzubilden, wäre dagegen etwas viel verlangt. Wären doch so für fast jedes Modell in allen drei möglichen Epochenausführungen eigene Formen vonnöten. Eine preistreibende Angelegenheit, die nur noch von wenigen honoriert würde. Gleichwohl hätten die Fenster etwas weniger

Auf einen Blick

PRO Stimmige Detaillierung; serienmäßiger Digital-Decoder; digital und analog sehr gute Fahreigenschaften; gute Zugkraft

KONTRA Höchstgeschwindigkeit digital nicht einstellbar

PREIS UVP 265 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Kessel und Rahmen bestehen aus Metall, Führerhaus und Tender aus Kunststoff. Diese Verteilung ist überaus sinnvoll, da so das Gewicht im Wesentlichen auf den beiden Treibachsen ruht. So befördert die nicht eben mächtige Lok in der Ebene immerhin einen aus vierachsigen Personen- und Güterwagen gebildeten Zwölf-Wagen-Zug. Dass die Lok solo etwas mit dem Hintern wackelt, ist aufgrund des kurzen geführten Achsstandes vorbildgerecht und stört keineswegs. Die Stromabnahme erfolgt über die vier Treibräder und die Räder des Nachlauf-Drehgestells. Das zunächst prägnante Fahrgeräusch wird mit der Zeit unauffälliger. Serienmäßig trägt die Lok einen nicht lastgeregelten Digital-Decoder. Leider lässt sich bei diesem die Maximal-Geschwindigkeit nicht einstellen, weshalb die Lok in der Fahrstufe 28 mit etwas flotten 57 km/h unterwegs ist. Da der Tempo-Zuwachs besonders in den ersten zehn Fahrstufen besonders stark ist, sollte man auf 128 Fahrstufen umschalten. Dann stehen 30 Fahrstufen für den vorbildgerechten Betrieb bereit. Wer noch Beschleunigung und Verzögerung programmiert, darf sich über sehr gute Fahreigenschaften freuen.

Analog zeigt sich die Forney ebenfalls von einer guten Seite. Bei zwölf Volt ist die Lok mit 51 km/h unterwegs und kann bei Bedarf mit weniger als 1 km/h bei 2,8 Volt über die Anlage schleichen.

Die Detaillierung steht den in früheren Ausgaben vorgestellten Fahrzeugen des 0n30-Programms in nichts nach. Freistehende Leitungen, separat angesetzte Armaturen am Kessel und eine hervorragend gestaltete Führerstands-Einrichtung machen Freude. Sogar die Türen sind zu öffnen. Dem Modell liegen ein weiteres Vorlaufgestell und ein Funkenfänger-Aufsatz aus Draht für den Schornstein bei.



Dem toll gestalteten Führerhaus fehlt nur noch ein Lokführer.

Bachmanns Forney ist für unverbindlich empfohlene 265 Euro ein faires Angebot. Außer als Maschine der Sandy River & Rangely Lake mit Innenrahmen gibt es auch ein Modell derselben Bahngesellschaft mit Außenrahmen, das auch ein anderes Führerhaus trägt. Außerdem sind beide Formen lackiert und unbeschriftet über Liliput-Bachmann in Deutschland erhältlich. *Jochen Frickel*



Fotos (2): Frickel

Eopcheübergreifend markant: DB-Langenschwalbacher zweiter Klasse LB4itr (lks.) posiert mit K.P.E.V.-Langenschwalbacher CD4i.

Sparsamkeit vertragen können: Die am Scheibenrand angedeuteten Fassungen bedürfen einfach der Aufwertung mit Farbe.

Das gilt nicht minder für die Inneneinrichtung, die im Falle der DB-Ausführung LB4itr zweiter Klasse mit Platz für Reisende samt Traglasten zweifelsohne selbst bei genügsamen H0-Fahrgästen aus Hessen auf Proteste gestoßen wäre. Ansonsten aber gibt es wenig Anlass zur Kritik. Selbst die Bremsbacken und -klötze sitzen nun da, wo sie hingehören, nämlich in Radebene.

Bei fast 40 Euro für den einzelnen Wagen und deren zirka 78 für das Epoche-I-Zweierset hätte man früher eine Innenbeleuchtung erwartet, doch die Zeiten haben sich, wer wollte dies noch ernsthaft bestreiten, geändert. Die akkurate Verarbeitung und Bedruckung, der hohe Detaillierungsgrad mit etlichen angesetzten Teilen und die exzellenten Laufeigenschaften stimmen jedoch versöhnlich. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; akkurate Verarbeitung und Bedruckung; Detaillierung; angesetzte Teile; Laufeigenschaften

KONTRA Inneneinrichtung; Fenstereinfassung

PREIS Zirka 39 u. 78 (Set) Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Haifisch-Mäulchen

Mit dem Olympia-Rekord-Modell des Jahres 1953 aus dem Hause Opel verbreitet Brekina in H0 das Flair der bundesrepublikanischen Wirtschaftswunderzeit.

Als diesjährige Messe-Neuheit präsentiert, wenige Wochen später im Handel: Brekinas H0-Modell des Opel Olympia Rekord als Zweitürer-Limousine schließt eine Angebotslücke.

Der wegen seines markanten Kühlergrills umgehend vom Volksmund als „Haifischmaul" titulierte, damals zur Mittelklasse zählende Wagen war 1953 eine Opel-Neuentwicklung, die vom Vorgänger-Modell nur den Motor übernahm. Mit seinen 40 PS brachte es der Drei-Gang-Heckantriebler auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern.

Die sind dem Brekina-Modell nicht beschieden. Dafür verdankt es seiner vorbildgerecht schwarzen Gummibereifung eine gewisse Standhaftigkeit, für ansteigende Modellstraßen durchaus bedeutsam.

Detaillierung, Proportionen, Sitz der Scheiben, Chromleisten und Stoßfänger samt Hörnern sind weitere Aktivposten. Ungewohnt für ein Modell der Top-Decoration-Serie ist die ungenaue Bemalung der Heckleuchten. Abzüge in der B-Note bringen auch das unkorrekte Opel-Logo – eigentlich erhaben mit Rekord-Schriftzug – sowie das zu tief platzierte Lenkrad mit angedeuteter Lenkradschaltung. *Karlheinz Haucke*

Foto: Frickel



Gute Noten verdient sich Brekinas Haifischmäulchen mit der Frontpartie.

Auf einen Blick

PRO Stimmiger Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Scheiben; Chromleisten; Inneneinrichtung; Gummibereifung

KONTRA Platzierung des Lenkrads; Opel-Logo; Heckleuchtenbemalung

PREIS Etwa 10 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

Der US-Pickup F-100 rollt als detailreiches H0-Modell von Athearn an.

Fordbestand gesichert

Ohne Zweifel gehört der Pickup der F-Serie von Ford zu den hübschesten Nutzfahrzeugen in den 50er-Jahren. Die Grundform stammt aus dem Jahre 1953 und wurde bis 1956 gebaut.

Da die Modelle in jedem Jahr geringfügig veränderte Kühlermasken erhielten, sind die H0-Modelle von Athearn eindeutig dem Jahrgang 1955 zuzuordnen. Mit etwa 124800 Exemplaren beim Pickup und 11200 geschlossenen Panel-Vans waren die beiden Versionen die Bestseller des F-100-Programms. Den Pickup gab es auch mit höherer Nutzlast als F-250 und F-350. Beide Modelle gefallen durch sorgfältige Formgebung und sehr gute Druckqualität. Ob der im Normalfall nicht sichtbare Unterboden derart detailliert ausgeführt sein muss, darüber kann man streiten. Auch die Innenseiten der Türen weisen Gravuren auf. Stoßstangen, Rücklichter (am Pickup), Rückspiegel und Tankeinfüllstutzen sind separat angesetzt. Im Gegensatz zu den meisten heute noch erhaltenen F-100, die größtenteils tiefergelegt, getunt und mit Breitreifen „verschönert" wurden, tragen die Modelle schmale Reifen mit vorbildgerechten Alu-Radabdeckungen. Auch die seidenmatte Lackierung hebt sich wohltuend vom Hochglanz-Fetischismus anderer Modellhersteller ab. Die F-100 schließen gestalterisch, aber auch preislich zu den besten H0-Modellen auf. Für etwas hohe 12,49 Euro erhält man einen echten Typen, der ab 1955 bis heute einsetzbar ist.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; separat angesetzte Details; gute Bedruckung

KONTRA Etwas hoher Preis

PREIS UVP 12,49 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ◪



Dank stimmiger Proportionen und feinen Details des F-100 fährt man gerne auf den H0-Ford ab.



Foto: T. Berndt

Memory einmal anders: Spaß und Wissen über Schienenfahrzeuge bietet dieses Kartenspiel von Naumann & Göbel.

Jeder kennt Memory, in der DDR hieß es Merk-Fix. Jetzt gibt es endlich ein Lokomotiv-Memory von Naumann & Göbel.

Kartenspiel mit Mehrwert

Tiere, Pflanzen, Bauwerke: In der Kindheit gab es kein Thema, zu dem nicht auch ein Memory erschienen war. Doch halt, eines vermisste der Autor schmerzlich. So sehr er auch suchte oder die Eltern speziell vor Weihnachten suchen ließ: Nie lag ein Lokomotiv-Memory auf dem Gabentisch.

Eigentlich ist das unverständlich, denn bunt und abwechslungsreich war die Welt der Eisenbahn zu jeder Zeit, und jetzt gibt es mit den vielen Privaten genügend neuen abbildbaren Stoff.

Diese eisenbahnlosen Memory-Zeiten sind jetzt vorüber. Kinder der Gegenwart können mit dem Memo-Spiel Lokomotiven die Welt der Eisenbahn kennenlernen. Auf den zweimal 40 Karten erscheinen Aufnahmen erstrangiger Fotografen wie Dietmar Beckmann, Joachim Bügel, Klaus Eckert, Markus Hehl, Michael Hubrich, Udo Paulitz, Joachim Schmidt und Albert Schöppner. Der Schwerpunkt liegt bei schönen und außergewöhnlichen Fahrzeugen. Die Dampftraktion ist reichlich vertreten. Aber auch Diesel- und Elektrotriebfahrzeuge kommen keineswegs zu kurz. Schade ist nur, dass die Motive auf den Kärtchen teilweise abgeschnitten sind.

In den Schachteln des bekannten Vorbildes liegen nur die Karten und die Spielanleitung. Dieses Memo-Spiel wartet mit einem Mehrwert auf: Eine gut gedruckte Begleitbroschüre stellt die Fahrzeuge in Wort und Bild vor. Nicht nur junge Eisenbahnfreunde erfahren aus ihr Wissenswertes. Auch langgediente Hobbyeisenbahner können rasch nachschlagen, was es mit der 740 der FS, der 45 der SNCB oder der El 18 der NSB auf sich hat. Spielerisch vermittelt das Lokomotiv-Memory das kleine Einmaleins der Eisenbahn. Bestellt werden kann das kurzweilige Spiel im Buchhandel (ISBN 3-625-11384-8) oder direkt im Online-Shop von Naumann & Göbel: www.buchshop100.de.

Torsten Berndt/hb

Auf einen Blick

PRO Gute Farbfotos; informative Broschüre; robuster und für Kinderhände geeigneter Kartenkarton; günstiger Preis

KONTRA Motive auf den Kärtchen teilweise abgeschnitten

PREIS 9,95 Euro

URTEILE

Tams bietet unter dem Namen Easy-Control ein Multiprotokoll-Digitalsystem an.

Kontrolliertes Wachstum

Tams ist ein Verfechter der Politik der kleinen Schritte. Der Käufer erwirbt nur die für seine Anwendungen nötigen Produkte. Bei gestiegenen Wünschen ist das Easy-Control-System jederzeit ausbaubar. Allerdings setzt diese Angebotsform beim Käufer voraus, dass er weiß, dass zum Betrieb ein Booster nötig ist, der nicht zum Lieferumfang des Grund-Sets Master-Control gehört. Die Anschaffung eines Boosters sollte der Modellbahner beim Einstieg einkalkulieren. Dass das Gerät auch von anderen Herstellern stammen darf, ermöglicht beispielsweise die Verwendung von gebrauchten Boostern. Im vorliegenden Fall kam ein Booster B3 von Tams zum Einsatz.

Dass die erste Skizze, die der Modellbahner in der Anleitung sieht, die der Vollausbaustufe mit Computer, zusätzlichen Fahrreglern, Rückmeldern, Busverteilern und weiteren Boostern ist, schreckt erst einmal etwas ab. Aber keine Angst, der Anschluss der Komponenten sollte auch Einsteigern keine Probleme bereiten. Die Kombination aus Booster B3 und Zentrale Master-Control ermöglicht den gleichzeitigen Betrieb von Motorola- und DCC-Produkten.

Das Aufrufen einer Lok ist ganz einfach: Loknummer eingeben, mit der Rauten-Taste bestätigen und los geht's. Achtung: Loknummern ohne vorangestellte 0 eingeben, da der Druck auf die 0 ins Menü führt. Auf dem Display erscheint links die Loknummer, rechts daneben steht das Digitalformat (DCC, Motorola MM1 oder MM2) beziehungsweise Stop, wenn der Nothalt betätigt wurde. Rechts daneben ist die aktuelle Fahrstufe angezeigt, der Pfeil ganz außen gibt die Fahrtrichtung an. Die Punkte in der zweiten Zeile zeigen an, ob das Fahrlicht oder eine der acht möglichen Zusatzfunktionen aktiviert wurde. Die nur im DCC-Betrieb abrufbaren Funktionen 5 bis 8 erreicht man durch gleichzeitiges Betätigen der Shift-Taste (die Stern-Taste im Ziffernblock) und der Funktionstasten 1 bis 4. Statt der Adresse kann man dem Fahrzeug auch einen Namen geben, der elf Buchstaben oder Ziffern haben darf. Wenn der Zentrale mehrere Loks bekannt sind, legt die Master-Control sie in einer Lokliste ab, die man über das Menü erreicht. Die schnellste Methode des Wechsels zwischen den Loks ist auf althergebrachte Weise die direkte Eingabe der Adressen.

Selbstverständlich lassen sich mit der Master-Control auch Magnetartikel schalten. Auch in diesem Modus kann man Motorola- und DCC-Decoder munter mischen (jeweils eine Vierergruppe muss dasselbe Format unterstützen). Wichtig beim Einsatz von motorischen Antrieben ist die Möglichkeit, die minimale Einschaltzeit zwischen 50 und 1000 ms zu wählen.

Der Fahrbetrieb gestaltet sich für Einsteiger wie für Fortgeschrittene angenehm. Die vergleichsweise geringe Zahl der Bedienelemente und das übersichtliche Display im großzügigen Gehäuse helfen, Fehlbedienungen weitgehend auszuschließen. Allerdings ist das Gehäuse etwas zu groß, um die Zentrale als Handregler nutzen zu können. Der Endlos-Drehregler weist eine starke Rastung auf, was dem Eindruck eines Fahrstufenreglers beim Vorbild entspricht. Mit dem Druck auf den Fahrregler wechselt man im Fahrbetrieb die Fahrtrichtung, im Menü-Modus kann man so Eingaben bestätigen.

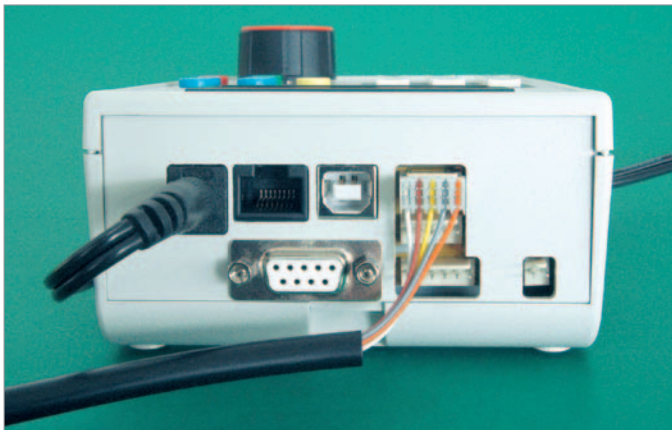


Aufgeräumt wirkt das Gehäuse. Das Display lässt sich selbst aus schrägem Blickwinkel sehr gut ablesen.

Steckbrief

- ***Master-Control:*** Digitalzentrale für Märklin-Motorola-1 und -2 und DCC, auch parallel
- ***Anschlüsse:*** Stromversorgung, Fahr-Booster, Bremsstrecken-Booster, s88-Modul, DCC-Programmiergleis, serielle Schnittstelle, USB-Schnittstelle, Easy-Net (für weitere Geräte)
- ***DCC-Programmierung:*** CV-byteweise, CV-bitweise, Register- und Page-Modus, Hauptgleisprogrammierung
- ***Anzahl Lokadressen:*** Motorola 255, DCC 10239
- ***Anzahl Magnetartikeladressen:*** Motorola 1020, DCC 2040
- ***Fahrstufen:*** DCC 14, 28, 128, Motorola 1 14, Motorola 2 14 oder über Zwischenfahrstufen 27 (wenn Decoder darauf ausgelegt)
- ***Funktionen:*** Motorola Licht, F1 bis F4; DCC Licht, F1 bis F8
- Doppeltraktionssteuerung
- ***Preise für ein betriebsbereites System:*** Master-Control (Trafo im Lieferumfang enthalten) 205 Euro, Booster B3 62,50 Euro, Trafo für Booster 3A (54 VA) 25,90 Euro
- ***Info:*** Tams Elektronik GmbH, Rupsteinstr. 10, 30625 Hannover, Tel. (0511) 556060, Fax (0511) 556161, Internet: www.tams-online.de

Motorola-Decoder mit 14 Fahrstufen können über virtuelle Zwischenstufen mit 27 Fahrstufen angesteuert werden. Im DCC-Format 128 Fahrstufen einzustellen, ist wenig sinnvoll, da die Bedienung eine ziemliche Kurbelei bedeutet. Schneller als bei vergleichbaren Zentralen kann man auf Magnetartikel zugreifen. Man gibt einfach



Anschlüsse und Ausstattung ermöglichen Erweiterungen und Updates.

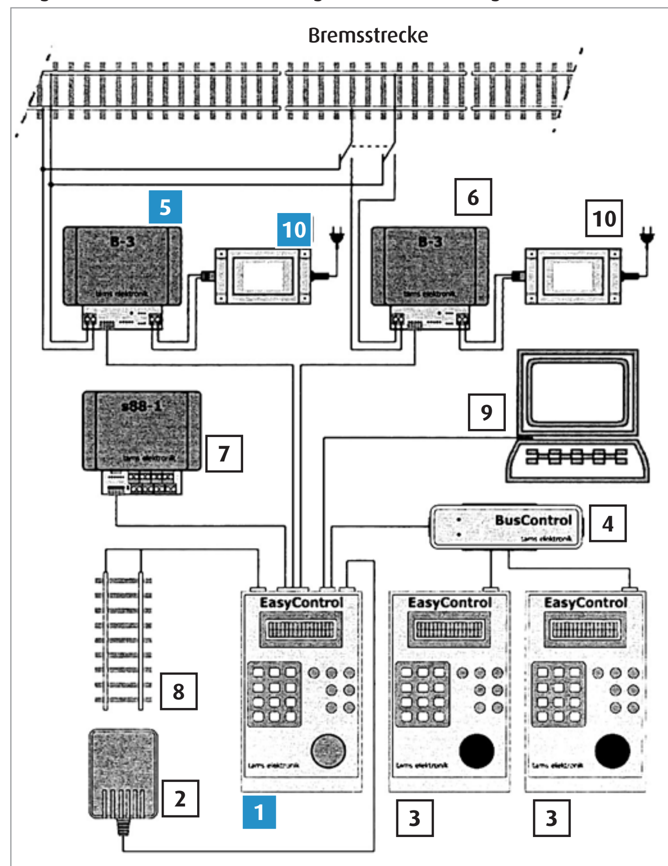
F2 beispielsweise zum Ändern der Weichenstellung. Wer immer auf der Höhe seiner Fahrzeuge sein möchte, muss sich bis zum Herbst 2007 gedulden, bis Tams den Handregler Hand-Control ausliefert. Oder man kauft den Adapter Phone-Control (mit oder ohne Display), mit dem ein Telefon angeschlossen werden kann. Wer bereits ein ausgedientes Telefon hat, kommt mit der Anschaffung der Phone-Control inklusive der für alle weiteren Regler ohnehin notwendigen Bus-Control (an einer Bus-Control lassen sich maximal neun Steuergeräte anschließen) günstiger als bei der Anschaffung einer zweiten in der Bedienoberfläche mit der Master-Control identischen Lok-Control. Mit dem Stellpult Switch-Control, das ebenfalls im Herbst in den Handel kommen soll, lassen sich auch große Anlagen ausschließlich mit Tams-Geräten steuern. Für Rückmelde-Module ist der weit verbreitete S88-Bus vorgesehen, der sich direkt mit der Zentrale verbinden lässt. Insgesamt kann man 32 Rückmeldemodule anschließen.

Die Verbindung zu einem Computer wird mittels USB- oder serieller Schnittstelle an der Master-Control hergestellt. Die Software liegt der Zentrale bei. Freunde amerikanischer Lokomotiven mit Sounddecodern dürfen sich freuen, dass sie ihre Loks problemlos umprogrammieren können (probiert mit Big Boy von Athearn mit MRC-Decoder, der U30B von Walthers Proto 2000 mit QSI-Baustein und der GE C30 von Broadway Limited mit einem älteren QSI-Decoder). Natürlich bereitet die Programmierung europäischer Decoder auch keine Schwierigkeiten. Das Easy-Control-System von Tams ist ein übersichtliches System mit einer angenehm zu bedienenden Zentrale. Neueinsteiger erhalten für faire 293,50 Euro (Zentrale Master-Control, Booster BM3, Trafo für Booster) eine betriebsbereite Grundausstattung. Einen Namen hat sich Tams übrigens durch preisgünstige Triebfahrzeug- und Magnetartikeldecoder gemacht. Bei Bedarf erhält man also alle zum Betrieb notwendigen Komponenten aus einer Hand.

Jochen Frickel

1 Master-Control
2 Stromversorgung
3 Lok-Control
4 Bus-Control
5 Fahr-Booster
6 Bremsstrecken-Booster
7 s88-Modul
8 DCC-Programmiergleis
9 PC
10 Trafo

Eingefärbte Nummern: Notwendige Grundausstattung.



Menüstruktur Master-Control

1. Ebene
Lok Menü
2. Ebene
- Auswahl aus Lokliste
- Datenformat
- Name
- Eintrag löschen

DCC-Programmierung
2. Ebene
- CV (byte)
- CV (bit)
- Basisadresse
- lange Adresse
- Register
- Page Mode
- Hauptgleis

Anlagenzustand
2. Ebene
- A. wiederherstellen
- A. speichern

Einstellungen
2. Ebene
- s88-Einstellung
- Konfiguration löschen
- Booster-Konfiguration
- Interface Baud (in 8 Stufen zwischen 1200 und 57600 Baud)

Software Update
2. Ebene
- Download

Weitere Punkte der 1. Ebene: LCD-Beleuchtung, Master-Control Software-Version, Exit

Auf einen Blick

PRO Multiprotokollfähig; übersichtliches Bedienfeld; bequeme Bedienung; Interface an Bord; Verbindung der Komponenten mit handelsüblichen Kabeln; US-Sounddecoder programmierbar; fairer Preis

KONTRA Für Einsteiger unübersichtliche Grafik bei Gerätevorstellung; separater Booster nötig

PREIS Betriebsbereit 293,50 Euro

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die niedrigen Spurkränze der Lokräder schmeicheln dem Auge.

Beim Anblick der Mh läuft H0-Schmalspurfans das Wasser im Munde zusammen. Das Warten auf die Roco-Lok hat sich gelohnt.

Mh, lecker!

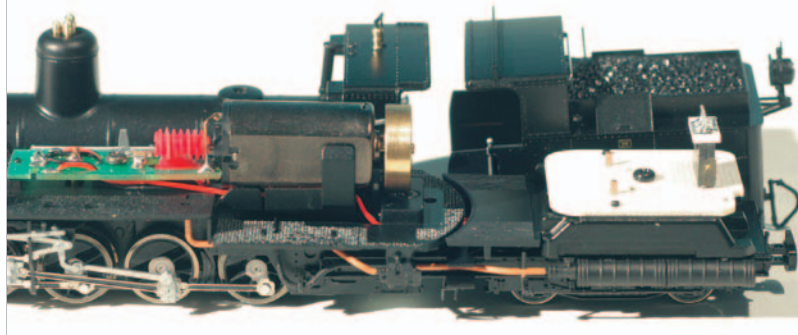
Nicht erst seit der Ankündigung der Mh wird deutlich, dass Roco die Nische H0e ernsthaft besetzen möchte. Die in den vergangenen Jahren neu konstruierten Modelle machen jedenfalls Lust auf H0-Schmalspurbahnen.

Ohne allzuviel vorwegzunehmen, lässt sich sagen, dass die Mh diese Freude noch steigert. Das tut sie beispielsweise durch eine exzellente Formgebung. Kessel und Rahmen bestehen größtenteils aus Metall. Sämtliche Armaturen sind in vorbildgerechten Dimensionen separat angesetzt. Auch die Griffstangen wurden freistehend realisiert. Die oben mit einer Kugel abschließenden Stangen am Führerstand bestehen aus Kunststoff, die übrigen aus Draht. Darüber, dass die Durchmesser beim Modell unterschiedlich sind, darf man getrost hinwegsehen. Nicht hinwegsehen sollte man über



Auch die Stirnansicht haben die Ingenieure überzeugend umgesetzt.

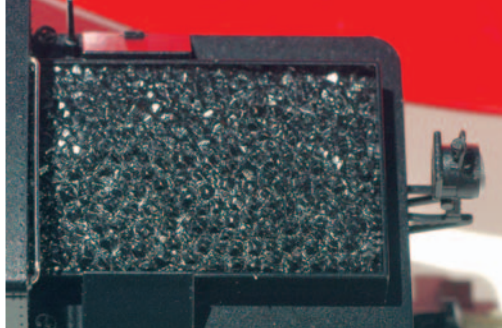




Der kräftige Motor sitzt in der Lok. Im Tender bleibt vor der Schnittstelle noch Raum für einen Decoder.

die Steuerung, bei der die Kuppelstangen aus Metall, die nicht mit Antriebskräften belasteten Teile wie Schwingen, Gegenkurbel und Kreuzköpfe fein detailliert aus Kunststoff bestehen. Dass der Spurkranz an der dritten Achse fehlt, ist vorbildgerecht. Wunderbarerweise hat sich Roco sogar dazu hinreißen lassen, die Lokräder mit nur 0,5 mm hohen Spurkränzen auszustatten. Da die Räder auch nur 2,2 mm breit sind, ist das Fahrwerk nett anzusehen. Da stehen dem Autor dieses Beitrages als NEM-geplagtem H0-Bahner die Tränen der Freude in den Augen. Einziger Kritikpunkt ist, dass die unterhalb des Umlaufs verkupferten Leitungen oberhalb nicht farbig abgesetzt sind. Doch diese Kleinigkeit kann der Modellbahner mit einem dünnen Pinsel und etwas Farbe selbst nacharbeiten. Einigen Schweiß dürfte die Konstrukteure die Lok-Tender-Kurzkupplung gekostet haben, musste doch eine Kulissenführung realisiert werden, die auch noch Höhenspiel hat, damit bei Unebenheiten im Gleis die mit Haftreifen belegten Räder →

Sowohl die Linzer Torte als auch die Mh dürfen als österreichische Spezialitäten bezeichnet werden.



An der vorbildgerecht schlichten Tenderrückwand sitzt die an filigranen Stützen befestigte Lampe.

der hinteren (direkt angetriebenen) Achse nicht entlastet werden. Die Operation gelang ebenso wie die Verlagerung des Anlenkpunktes für den Tenderrahmen unter das Lok-Führerhaus. Die beweglichen Türen sorgen für ein geschlossenes Bild. Die separat angesetzten Armaturen im Führerhaus kommen durch die oberhalb der Fensterunterkante in einem gelbbeigen Farbton abgesetzten Wände besonders zur Geltung. Auch die Ausführung des Tenders entspricht der der Museumsausführung. Die filigranen Lampen weisen bei Lok und Tender keine elektrische Funktion auf. Zur Selbstmontage liegen, wie bei Roco mittlerweile üblich, geätzte Schilder bei.



Die freistehenden Armaturen im Führerhaus erkennt man nur, wenn die Lok in einer scharfen Rechtskurve steht.

Da das Vorbild für eine Schmalspurlok als außerordentlich zugkräftig galt, darf natürlich auch das Modell kein Schwächling sein. Durch die reichliche Verwendung von Metall wiegt die Mh satte 135 g. Da beide Räder des beim Modell direkt angetriebenen letzten Kuppelradsatzes mit Haftreifen ausgestattet sind, ist die Mh in der Lage, mindestens 16 H0e-Wagen zu befördern. Mehr Wagen dieser Spur gab das Redaktionsarchiv nicht her. Also musste die Lok auf Dreischienengleis 15 H0-Normalspurwaggons ziehen, was sie anstandslos tat! Da vier Lok- und die vier Tenderräder zur Stromabnahme herangezogen werden, erweist sich das Modell auch auf nicht polarisierten Weichenherzstücken als kontaktfreudig. Die zweite und dritte Achse sind gefedert. Das Tenderfahrwerk wurde drehbar und quer zur Fahrtrichtung kippbar realisiert. Mit diesem konstruktiven Aufwand zieht die Mh taumelfrei und recht leise ihre Kreise. Die Getriebeauslegung weiß ebenfalls zu gefallen: Minimal ist die Lok mit umgerechnet 1 km/h bei 1,8 Volt, maximal mit 56 km/h bei 12 Volt unterwegs. Wie bei Rocos H0e-Neukonstruktionen (Ausnahme: Die im Katalog fälschlich mit Schnittstellen-Symbol versehene Feldbahn-Tenderlok 33241) üblich, ist eine sechspolige Digital-Schnittstelle an Bord. Der Decoder findet im Tender Platz.

Der Hersteller hatte kurzzeitig Lieferschwierigkeiten, weil man vom Erfolg der Lok überrascht wurde. Mich überrascht der Erfolg nicht, Sie etwa? 249 Euro sind viel Geld, klar, aber in Anbetracht der fast Kleinserienniveau erreichenden Ausführung und der hervorragenden Fahreigenschaften lohnt sich das Sparen. *Jochen Frickel*

Mess- und Datenblatt



Museumslok Mh.6 der Mariazellerbahn in H0e



Steckbrief

Hersteller: Modelleisenbahn GmbH/Roco, Salzburg
Bezeichnung: Mh.6 der Mariazellerbahn/Österreich
Nenngröße/Spur: H0e/9 mm
Konstruktionsjahr: 2006/2007
Epoche: V
Katalognummer: 33260
Im Handel seit: April 2007
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 135 Gramm
Kleinster befahrbarer Radius: 261 mm
Kupplung: Beidseitig Trichterkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 249 Euro (die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 4 Lok- und 4 Tenderräder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Keine
Digitale Schnittstelle: NEM 651



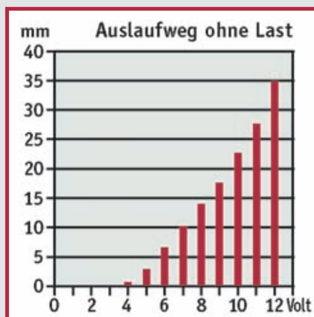
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 4. Achse der Lok, andere Achsen werden durch Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: 2
Zugkraft: Ebene: 33 Gramm (Zug mit mehr als 60 Achsen)
3 % Steigung: 30 Gramm



Service

Gehäusedemontage: Griffstangen an Rauchkammer abziehen, Schraube im Lokboden vorne und unter dem Führerhaus lösen und Lokgehäuse abheben, Tendergehäuse abspreizen
Innenteile: Motor, Getriebe und Schnittstelle sind nach Abnahme der Gehäuse gut zugänglich
Zurüstteile: Luftschläuche
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Schaumstoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Kupplung	11665	134,1	135
Achsstand der Lok	3100	35,6	35,8
Treibraddurchmesser	920	10,6	10,3
Achsstand des Tenders	1800	20,7	20,6
Höhe Schornstein über SO	3520	40,4	40,4
Gesamtachsstand	8100	93,1	93,6

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2	2	–
Kriechen	1,8	1	–
U_{Nenn}	12	56	35
V_{max}Vorbild	9	40	18
bei 30 km/h	7,1	30	10

Der beim Vorbild technisch fortschrittliche, aber kaum eingesetzte SVT 137 155 „Kruckenberg“ erfährt eine Würdigung von Hobbytrain in der Nenngröße H0.

SILBERSTREIF ALS



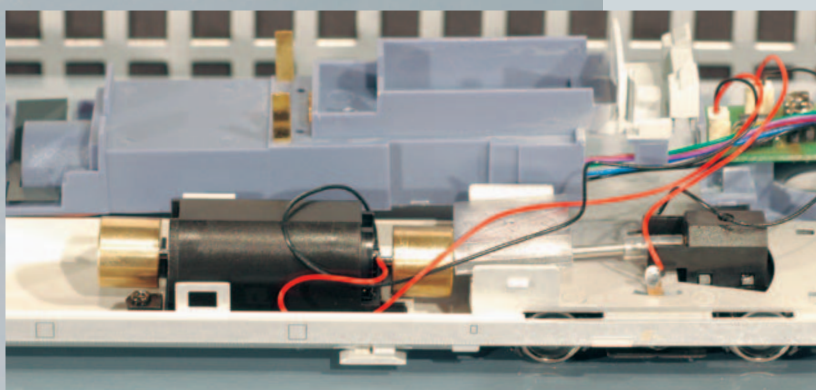
Es gibt Fahrzeuge, deren man sich erst dann erinnert, wenn man sich mit der Vorgeschichte wesentlich berühmterer Nachfahren beschäftigt. In der Weltgeschichte ist das allerdings nicht anders – oder weiß heute noch jemand etwas mit Theodore Roosevelt, US-Präsident und Onkel des späteren und im Zweiten Weltkrieg berühmt gewordenen Franklin Delano Roosevelt, anzufangen?

Bleiben wir in Deutschland: Jeder Eisenbahnfreund kennt die Baureihen 601 und 602 der Deutschen Bundesbahn, die als TEE in die Geschichte eingegangen sind, und viele kennen dessen DDR-Pendant VT 18.16, der ebefalls bekannte Zugläufe wie den „Vindobona“, den „Karlex“ oder den „Neptun“ fuhr.

Bei der Suche nach deren Vorgängern landet man irgendwann zwangsläufig beim SVT 137 155, der als „Kruckenberg“ zwar auch in die Geschichte einging, aber einerseits hinter seinen berühmteren Nachfolgern, andererseits neben den nicht weniger bekannten Zeitgenossen der SVT-Familie „Hamburg“, „Köln“ und „Leipzig“ etwas zurückstand.

Wie der Beitrag auf den Seiten 34/35 zeigt, lag dies nicht am Fahrzeug selbst, sondern an den Vorgaben des DRG-Zen-

Vor allem die Form des SVT 137 155 „Kruckenberg“ stand Pate für die SVT der Bundes- und Reichsbahn (v.r. VT 602; VT 18.16).



Ein fünfpoliger Flachmotor treibt über eine lange Gelenkwelle und Schnecke-Stirnrad-Getriebe eines der beiden Enddrehgestelle an.

URAHN



Über 80 Zentimeter erstreckt sich der H0-„Kruckenberg“. Er sollte in Radien ab 490 Millimetern eingesetzt werden.

tralamtes und dem 1939 vom Zaun gebrochenen Zweiten Weltkrieg.

Hobbytrain, eine Marke von Lemke, hat sich des SVT 137 155 „Kruckenberg“ angenommen, und das von Kato produzierte Modell erweist sich seinem Vorbild als würdig. Und anders als diesem sei den 1:87-Nachbildungen eine längere Lebensdauer als nur ein gutes Jahr vergönnt!

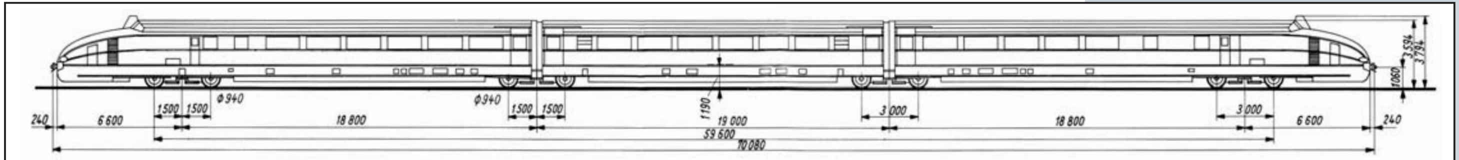
Dass es sich beim Vorbild um einen Sonderling, wenn auch der technischen Extraklasse, handelte, macht Hobbytrain am Modell schon bei der Verpackung deutlich: Während andere Hersteller ihre Triebwagenzüge auf einen halbwegs handhabbaren Karton verteilen, gibt es den „Kruckenberg“ am Stück in einer knapp 90 Zentimeter langen Styropor-Schachtel mit silbergrauer Karton-Ummantelung.

Aber schon der erste Blick erfreut den Betrachter – und sicher nicht nur den Liebhaber extravaganter Fahrzeuge der DRG-Epoche. Das wind- →

MESS- UND DATENBLATT



SVT 137 155 „Kruckenberg" von Hobbytrain in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Kato/Hobbytrain by Lemke Collection
Bezeichnung: SVT 137155 der DRG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2005/2006
Epoche: II
Katalognummer: L13715
Im Handel seit: April 2007
Andere Ausführungen: Dreileiter-Wechselstrom
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 369 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 490 mm (empfohlen)
Kupplung: Schaku-Imitationen an beiden Fahrzeugenden
Normen: NEM, CE
Preis: 390 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

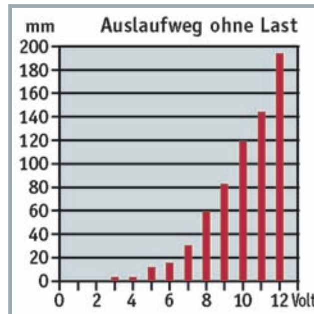
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer an den Jakobsdrehgestellen
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 652

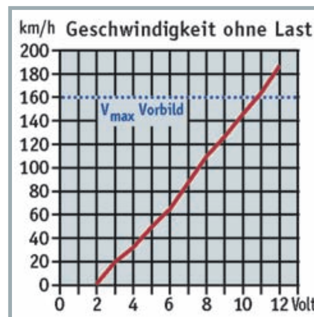
 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen eines Enddrehgestelles
Schwungmasse: Zwei, ø 10 x 10 mm
Haftreifen: Ein Paar
Zugkraft: Ausreichend zur Bewältigung einer Steigung von 5 Prozent

 Service

Gehäusedemontage: Dächer an den Wagenenden abziehen, Gehäuse spreizen und abziehen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Entfernen der Inneneinrichtung zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Ausführliche und bebilderte Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilübersicht
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Kupplung	70080	805,5	813,0
Gesamtachsstand	59600	685	693
Treibraddurchmesser	940	10,8	11
Achsstand im Drehgestell	3000	34,5	34,5
Höhe Abgasrohr über SO	3794	43,6	43,0
Höhe Schaku über SO	1060	12,2	12,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,8	14	–
Kriechen	2,8	14	–
U_{Nenn}	12	186	190
V_{max}Vorbild	10,8	160	140
bei 100 km/h	7,6	100	46

schnittige Design und die Linienführung vermögen auch Epoche-V-Fans zu beeindrucken. Die flachen, breiten Fenster findet man in Deutschland dann erst beim ICE wieder!

Man möchte sich gern satt sehen an den Finessen, als da wären die vorzüglichen Gravuren insbesondere an der Fahrzeugfront, die ausgezeichnete Lackierung mit den sparsamen Zierelementen, die sauberen und klaren Fenster – und die ob ihrer Formgebung sicher nicht einfach umzusetzenden Schnauzen.

Die Fenster geben den Blick frei auf die gut dargestellte Inneneinrichtung, die deutlich die 2 + 1-Anordnung erkennen lässt. Die kleinen Tische unterhalb der Fenster sind weiß abgesetzt. Angenehm fällt auf, dass keinerlei Zurüstteile anzubringen sind: Das Modell wird so, wie es ist, aus der Packung genommen und auf die Gleise gestellt.

Wichtig ist, dass man Radien ab 490 Millimetern auf seiner Anlage haben sollte. Und trotz dieser Einschränkung ist das Modell einen knappen Zentimeter zu lang: Die Konstruktion der Gelenke oberhalb der Jakobs-Drehgestelle fordert ihren Tribut. Ansonsten darf man den Untertitel im Markennamen „Hobbytrain Präzisionsmodelle" durchaus wörtlich nehmen, denn in sich stimmen die Maße.

Die Fahrwerte sind ordentlich, vor allem die Höchstgeschwindigkeit ist geradezu brav innerhalb der NEM. Einzig beim Anfahren wünscht man sich einen gnädigeren Wert als 14 km/h. Ab 1,5 Volt ist ein zu-



Der VT 137 155 bot in allen drei Wagen Großraumabteile mit der Sitzplatzanordnung 2 + 1 an.



Hier gilt nur: Vergleiche Vorbildfoto auf Seite 35 in dieser Ausgabe!



Unverkennbare Verwandschaft: Quasi der Enkel des „Kruckenberg" dürfte der VT 18.16 (Modell Kato) sein, dessen Formanleihen beim Original eindeutig sind.

nächst schwacher, ab etwa drei Volt ein deutlich wahrnehmbarer Lichtaustritt zu verzeichnen. Zugkraftwerte sind selbstredend obsolet; es genügt die Feststellung, dass es der Modell-SVT bequem über die Fünf-Prozent-Rampe schafft.

Das Modell ist für den Einbau eines Decoders vorbereitet. Ebenso können ein Soundmodul oder eine Innenbeleuchtung nachgerüstet werden. Die Anleitung dazu findet sich im sehr gut bebilderten und geschriebenen Beiblatt, das ob seiner Darstellung ein Extra-Lob verdient! Ebenso findet sich hier eine komplette Auflistung aller Einzel- respektive Ersatzteile. Selbstverständlich sind alle anderen Schritte zur Fahrzeugdemontage ebenso gut geschildert und das Auseinanderbauen selbst ist kein Problem.

Über Preise mag man heutzutage trefflich streiten. Der Tester will es so sagen: Etwa 390 Euro für diesen Zug (analog, Gleichstrom) sind gut angelegtes Geld! *Henning Bösherz*



Wer hat meinen Kleber? Das Teilen zu lernen, ist gewollter Nebeneffekt.

Besucherströme in den Westfalenhallen: Dortmunds Intermodellbau behauptet ihre Spitzenposition und animiert den Nachwuchs zum Mitmachen.

Schau-Lust

Auch bei der 29. Auflage der Ausstellung für Modellbau und Modellsport bewies die Dortmunder Traditionsmesse, dass sie nichts an Attraktivität eingebüßt hat.

Die Mischung aus Schauanlagen und Dioramen, Hersteller- und Händler-Ständen, Mitmachaktionen, Vorführungen und Veranstaltungen, die die gesamte Bandbreite des Modellbau- und -bahnhobbys abdeckt, kommt beim Publikum unverändert gut an. Kein Wunder, dass die Marke von 100 000 großen und kleinen Besucherinnen und Besuchern



Hauptsache, es bewegt sich was: Regen Zuspruch fanden die mobilen Fahrzeuge am Siku-Wiking-Stand.

Immer einen zweiten und dritten Blick wert: Hans-Heinrich Schuberts US-Waldbahn macht weiter mobil.



Wer behauptet, das sei Männersache? Auch Mädchen fasziniert Modellbau!

Beachtliches Niveau: Die N-Anlage der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg, gebaut von Karl-Heinz Friedel.

erneut knapp überboten wurde. „Wir haben eine atmosphärisch überaus gelungene Intermodellbau mit zahlreichen neuen Attraktionen und weithin zufriedenen Besuchern und Ausstellern hinter uns", stellte denn auch Messe-Geschäftsführer Stefan Baumann fest.

Wer sich an den ersten drei Messetagen noch gewisse Sorgen, nicht ob des Andrangs oder des Umsatzes, wohl aber wegen des nicht zu übersehenden Durchschnittsalters des Publikums machen durfte, dessen oder deren Mienen hellten sich am Wochenende berechtig- →



Jung und alt beiderlei Geschlechts frönen einträchtig der Häuslebastelei.



Am Messestand der Verlagsgruppe Bahn standen die Fans Schlange für ein Autogramm Hagen von Ortloffs.



Eine Orchidee unter den Z-Bahnern: Daniel Duloir nimmt nichts ganz ernst.





Vater- und Sohn-Geschichten: Auch mit der Holzklötzchen-Bahn am Stand von Tillig ließ sich trefflich spielen.

Die Montan-Region wählte Rainer Tielke als Thema. Kaum zu glauben, dass es sich um eine Z-Anlage handelt.



Selbst ein einfaches Oval reicht für die drei Jungen aus, um in einer Welt voll Eisenbahnabenteuern zu versinken.

Diesmal ganz ohne Eisenbahn: Kurt Nesselhauf modellierte meisterhaft ein Dorf aus dem Westerwald in H0.



Fotos (5): Tiedtke

terweise auf: Kinder, wohin das Auge blickte!

Trotz des vor allem am Sonntag strahlenden Sommerwetters und der doch für manch einen Haushaltungsvorstand nur mit Schluckbeschwerden zu kompensierenden Eintrittspreise – die Familienkarte kostete immerhin 23 Euro – fanden zahlreiche Eltern mit ihren Sprösslingen den Weg in die komplett belegten Westfalenhallen.

Und von einem hartnäckig sich haltenden Vorurteil durfte sich jeder aufmerksame Beobachter verabschieden: Das Hobby ist längst nicht mehr Männersache! Da bastelten Mädchen nicht minder eifrig als die Jungen, staunten ebenso mit großen Augen bei den sehenswerten Schauanlagen oder den Kirmes-Fahrgeschäften, und die Mütter zeigten sich nicht selten als kaum weniger fachkundig denn die Väter.

Helmut Liedtke, seit Jahren ein glühender Verfechter von Projekten, die Schule und Mo-



Unbeirrt vom Messerummel geht Wolfgang Fehse (Arge Spur 0) an den Modellumbau.



Sehenswert: H0-Anlage „Deurne“ des Modelspoorclubs Oost-Brabant.



Kämpft gegen das schlechte Image des Nachwuchses: Helmut Liedtke, Beauftragter für Jugendarbeit im MOBA.

Fotos (10): Haucke

dellbau verbinden, war denn auch ob der Resonanz hochzufrieden: „Mit H0 gegen null Bock“ ergriff er einmal mehr Partei für den Nachwuchs. Null-Bock ganz positiv bewiesen die Mitglieder der Arge Spur 0, wie auch alle anderen vom Modellbahnverband in Deutschland (MOBA) eingeladenen Modellbahnvereine, Arbeitsgemeinschaften und Einzelschaffende zum Erfolg in Halle 8 beitrugen.

Suboptimal fanden lediglich die in Halle 6 separierten Modellbahn-Hersteller ihren Standort und verfassten eine Protestnote. *Karlheinz Haucke*



AUF DER BUSSPUR

Neben den unzähligen Details der Segmentanlage erregt das ungewöhnliche Transportmittel der Anlage der LGB-Freunde Niederrhein Aufmerksamkeit.

Allerlei Ungewöhnliches offenbart der Kontakt mit den LGB-Freunden Niederrhein e. V. Gefunden hat man die Großbahn-Freunde schnell, oder hat sonst noch ein Aussteller einen ausgewachsenen knallgelben amerikanischen Schulbus auf dem Stand stehen? Aber auch ohne den gelben Riesen sind die LGB-Freunde auf der Busspur. Sie schwören auf ihrer Anlage nämlich auf den Digitalbetrieb.

Siegfried Prehm war vor 16 Jahren eines der Gründungsmitglieder des Vereins. „In meinem Landschaftsbaubetrieb in Moers überlegten wir, was man als belebendes Element unserer Verkaufs-Ausstellung einrichten könnte, das die Konkurrenz nicht hat. So kamen wir auf die Gartenbahn. Das Gelände gestalteten wir kräftig um. Dadurch wurden Leute angelockt, unsere Bahn ging durch die Presse. Was ich nicht bedacht hatte: Auch Eisenbahnfans stellten sich ein. Selbst aus Österreich und aus der Schweiz kamen Besucher, die nur wegen der Bahn anreisten", schildert Siegfried Prehm lachend. Umfangreichere Formen nahm das Unternehmen Gartenbahn an, als ein Rentner sich eines Tages auf den Bauch legte und zu Prehm sprach: „Du, die Schienen liegen ja lausig. Soll ich Dir das mal machen?" „Nach kurzem Hin und Her beschlossen wir 1992, einen Verein zu gründen", erzählt Prehm. Selbstverständlich übernahm Prehm auch ein Amt im Vorstand, aus dem er auf eigenen Wunsch bei den letzten Wahlen ausgeschieden ist. „Das sollen jetzt mal die Jüngeren machen", entschied er. Auf die Anmerkung, dass der Verein ja 2007 sein 15-jähriges Bestehen feiern könnte, entgegnet das Gründungsmitglied: „Eigentlich schon, aber zum Feiern bleibt uns keine Zeit. Unser Clubheim, zwei Eisenbahnwaggons, und ein 200 Quadratmeter großes Holzhaus, in dem wir unsere Module bauen, stehen auf einem Grundstück, das jetzt verkauft wurde, so dass wir umziehen müssen." Die Gartenbahn auf dem prehmschen Areal ist derzeit abgebaut, weil das Gelände komplett umgestaltet wird und derzeit noch die Bagger regieren.

Nachdem Prehm jahrelang Wissen über die Gartenbahn →





Betriebsspuren gehören beim Modellbau zu den wichtigsten Stilmitteln der LGB-Freunde. Das Sägewerk stammt von Pola.



Komplett im Selbstbau entstand die Fabrik. Manche Szene hinter den Fassaden ist allerdings nicht wirklich jugendfrei.

„Was schön ist, kommt auf die Anlage“, lautet das Motto der LGB-Freunde. Dazu zählt auch die nagelneue V200 (3. Zug v. r.).



angesammelt und weitergegeben hatte, entschied er sich, das Hobby zum Beruf zu machen, und eröffnete einen Laden speziell für Gartenbahner. Das ist aber immer noch nicht alles: Neben dem Bau und Betrieb der Freiland- und der hier vorgestellten Innenanlage geben die LGB-Freunde nämlich auch viermal im Jahr die Zeitschrift „Volldampf“ ehrenamtlich heraus, deren Herstellung auch dank der professionellen Aufmachung sehr aufwendig ist.

Dass die LGB-Freunde auch häufig über den Gartenbahnzaun hinaus blicken, lässt die Detaillierung der Anlage erahnen. Welchen Spaß die Gestaltung schöner Szenen in 1:22,5

Es ist kaum zu glauben, dass die ganze Ausstattung mit Ausnahme der Gleise bei jeder Ausstellung auf- und wieder abgebaut wird.

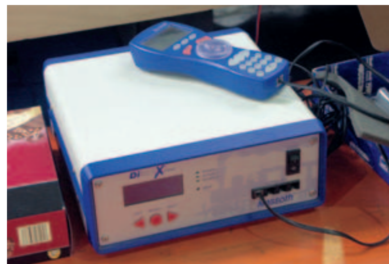
In 1:22,5 weiß Familie Preiser problemlos zwischen den einzelnen Obst- und Gemüsesorten zu unterscheiden.

Modellbauern und Betrachtern machen kann, beweist auch das Werk der LGB-Freunde. Man muss schon mehr als eine Stunde um die Anlage herumlaufen, um wenigstens die meisten der netten Szenen zu entdecken, die die humorvollen Rheinländer arrangiert haben.

Eher selten sieht man auf teilbaren Anlagen die Verwendung von konventionellen Schienenverbindern, doch die Vereinsmitglieder schätzen die positive Wirkung der dezenten Schienenstöße auf die Fahreigenschaften. Natürlich wird die Spannung in die Gleise jeden Segments eingespeist. Zur Steuerung findet das Digitalsystem von Massoth Verwendung. Die Produkte des Digitalspezialisten aus dem südhessischen Seeheim werden gerne bei großen Anlagen mit hohem Energiebedarf verwendet. Dazu zählen natürlich auch Gartenbahnen, aber auch das Miniatur-Wunderland in Hamburg setzt auf Massoth-Technik. Die LGB-Freunde schätzen neben der Standfestigkeit der Zentrale besonders den Bedienungskomfort der (Funk-) Handregler. Auch die meisten Lokdecoder stammen von Massoth. Für so viele Züge, wie die Zentrale betreiben könnte, ist gar kein Platz auf der Anlage, so dass die Technik ausreichende Reserven bietet. Sogar die Weichen und die Zubehörbeleuchtung steuert das Digital-System. Auf dem in Sinsheim ausgestellten Arrangement waren zeitgleich sechs Handregler im Einsatz. Diese sind codiert und kommen sich so nicht in die Quere.

Spass an Details und Freude am Fahren: Die LGB-Freunde

Auch die Vereinsgeschichte findet sich auf der Anlage wieder. So gibt es in der kleinen Stadt ein Gartenbau-Center, in dem eine kleine Holzeisenbahn steht, wie man sie von Spielplätzen her kennt. An einer Gebäudeecke sind Kartons von Rasenmähern gestapelt und zuoberst steht ein solcher. „Die Anlage wird ständig umgebaut, denn die Besucher der Ausstellungen, an denen wir häufiger teilnehmen, wollen nicht alljährlich dasselbe sehen. Mit Maßen von etwa 60 x 120 cm passen die Segmente auch noch in Pkw-Kofferräume, weshalb diverse Mitglieder auch zuhause bauen. Auf den Segmentkästen sind nur die Schienen montiert. Gebäude, Berge und natürlich Autos, Figuren und Ausstattungsdetails werden abgenommen und separat transportiert. Mit sechs bis sieben Leuten dauert der Aufbau etwa fünf Stunden. Jeder hat so seinen Teil, den er aufbaut. Der Abbau geht schneller, nach drei Stunden sind wir weg“, schildert Prehm. Die Schienen- →



Die große Dimax-Zentrale liefert genug Energie, um neben den Zügen auch Beleuchtungen und Magnetartikel zu versorgen.



Lebendige Nachkriegsgeschichte wird auf dem Hof der Kohlenhandlung erzählt. Das Gebäude entstand im Selbstbau.



Die Gestaltung der Kohlenhandlung wirkt wie aus einem Guss, obwohl das Arrangement zerlegbar ist.

fahrzeuge gehören aber den einzelnen Mitgliedern.

Bei vielen Details stellt der Betrachter verblüfft fest, wie groß doch das Zubehör-Angebot ist. „Ich achte schon von Berufs wegen auf kompatible Ausstattung", erzählt Siegfried Prehm, „denn viele meiner Kunden kommen speziell deswegen in den Laden. Den meisten Umsatz bringt das Zubehör, nicht die Fahrzeuge." Da die Gartenbahn im Grunde Maßstäbe von 1:20 bis etwa 1:29 abdeckt, lässt sich natürlich manches adaptieren. Dass LGB den Begriff Maßstäblichkeit eher frei interpretiert und so auf Meterspur-Gleisen neben passenden Fahrzeugen auch Normalspur- und 750-/760-mm-Loks und -Wagen munter kombiniert werden, tut ein Übriges. Außerdem steht bei den LGB-Freunden das ur-amerikanische Motto „Modelrailroading is fun", frei übersetzt: Modellbahnerei soll Spaß machen, im Vordergrund. Oder anders ausgedrückt: „Unsere Anlage ist zum Spielen da, und was gut aussieht, darf drauf", wie sich während des Interviews ein Vereinsmitglied ausdrückt.

Auf der Suche nach einem geeigneten Transportmittel für die Anlage fand eines der Mitglieder unter Mithilfe eines Freundes aus den USA den heute 23 Jahre alten Schulbus. Der Kaufpreis von 500 Mark war allerdings der geringste Kostenfaktor. Die Instandsetzung des Busses, seine Überführung zum Seehafen in den USA, die Verschiffung und nicht zuletzt die in Deutschland fällige Steuer summierten sich auf etwa 6000 Mark. Ein für die Beladung mit den schweren Modulkästen unschätzbarer Vorteil ist der Lift an der hinteren Tür. „Der Bus sah nach der langen Standzeit aus wie ein Misthaufen," erzählt Prehm. „Wegen der trockenen texanischen Luft war Rost kein Thema. So stand außen eigentlich nur die Neulackierung an. Trotz des Verbrauchs von 40 bis 60 Litern Normalbenzin darf der Bus in Anbetracht der Transportkapazität und der Werbewirkung als Schnäppchen gelten. LGB wollte uns übrigens einen Großteil der Lackierarbeiten bezahlen – falls er in Rot durch die Lande fahren würde. Nix da, habe ich gesagt, ein US-Schulbus muss gelb sein." Da er auf 7,5 Tonnen abgelastet ist, darf man ihn mit dem alten Klasse-3-Führerschein fahren. „Wir sind mit dem Bus nur selten unterwegs.



Die Sonne geht auf und die Einwohner streben zum Marktplatz. Die liebevolle Gestaltung der Szene begeistert.



So ist das Leben: Während auf dieser Seite der Kirche getraut wird, feiert man auf der anderen eine Hochzeit.





Das Team in Sinsheim.

Anlagen-Steckbrief

- 78-teilige IIm-Segmentanlage
- Maße: Etwa 15 x 6 m
- Erbauer: LGB-Freunde Niederrhein
- Bauzeit: 10 Jahre
- System. Zweil.-Gleichstrom
- Steuerung: DCC-Digital mit Dimax 1200 und Navigator-(Funk-)Handreglern von Massoth
- Gleislänge: Etwa 120 m
- Epoche: I bis V
- Rollendes Material: LGB
- Gebäude: Pola, Piko oder Selbstbau (z.B. Häuser am Marktplatz, Fabrik)
- www.lgb-niederrhein.de



Links lugt das Logo der Clubzeitschrift „Volldampf“ ins Bild. Moderne Zeiten läuten die Windräder in der Mitte ein.

Zudem zahlen viele Veranstalter Anreise und Unterkunft, weshalb wir ohne finanziellen Verlust auf die Ausstellungen fahren können.“

Auf der Busspur fährt sich's besser – das wissen Nahverkehrsexperten und auch die LGB-Freunde. *Jochen Frickel*

Fotos: Alkofer, Frickel



In solchen mächtigen Kisten verschwindet nach Ausstellungsende die Anlage. Der Treppenlift des Busses erleichtert die Verladung.

Steuer-Erklärung

Teil 4

Bei Ottbergens vorbildgerechter Wiederbelebung in H0 spielt die flexible Software ST-Train eine betriebstechnisch bedeutsame Rolle.





Legt stets selbst Hand an: MO187-Initiator Karl Fischer.



Fotos (2): Haucke

Arbeitsplatz PC: Norbert Sickmann.

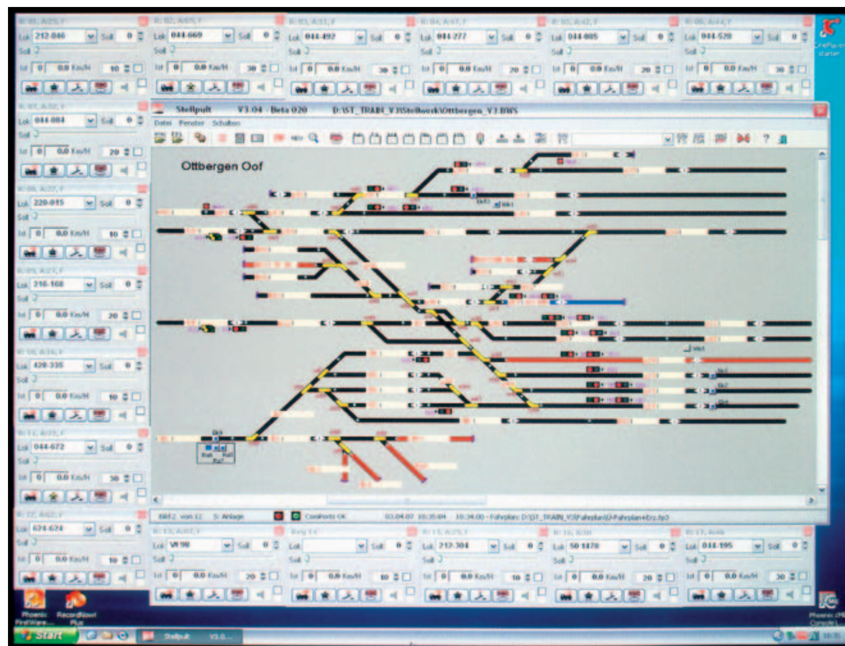
Vorbildgerecht: Das gilt nicht nur für die statische H0-Präsentation im ehemaligen Bad Driburger Güterschuppen. „Vielmehr soll die Modellbahnschau MO187 auch die Betriebsabläufe rund um Ottbergen, Bad Driburg und das Weserbergland möglichst authentisch darstellen“, lautet Initiator Karl Fischers Credo.

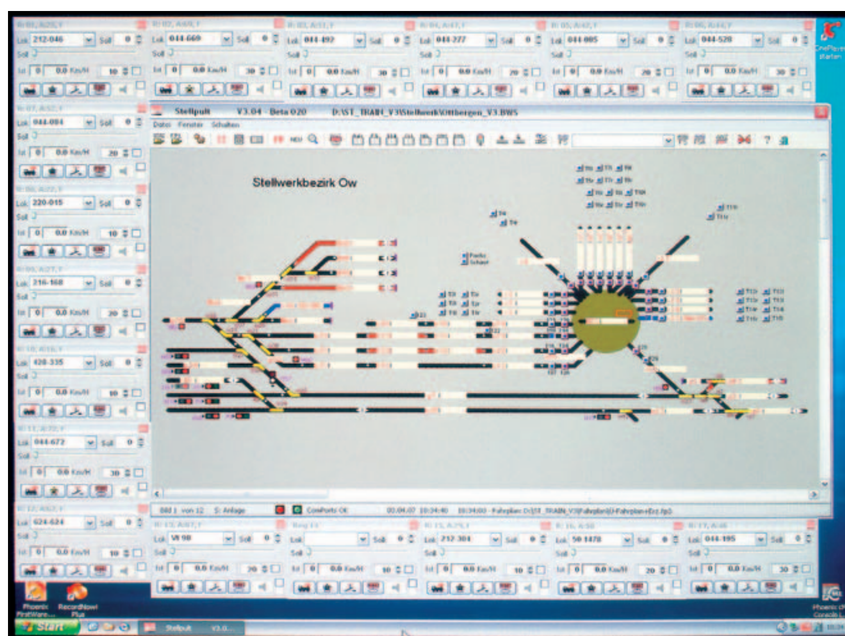
Keine einfache Sache, denn da muss nachgeschoben werden, da ist mit Vorspann zu fahren, die typischen Lokwechsel sind zu beachten, die Drehscheibe muss punktgenau befahren werden, Rangierfahrten, unter anderem im Zugbildungsbahnhof, haben Konjunktur und das Auf- sowie Abrüsten der Dampflokomotiven dürfen auch nicht fehlen. Die Miniaturwelt der Ottberger Junbos erhebt eben ihre höchst eigenen Ansprüche.

Klar, dass diese in jeder Hinsicht beeindruckende Schauanlage, auf der wie seinerzeit →

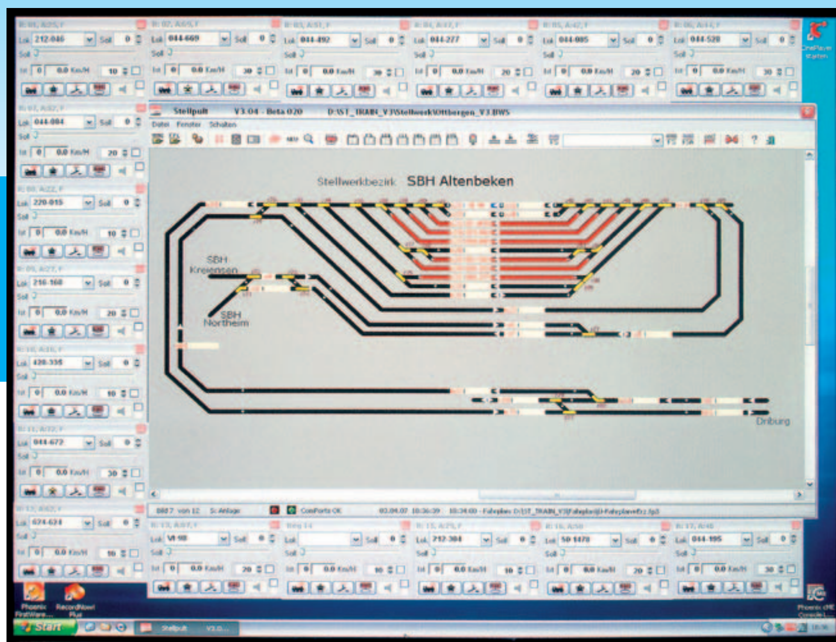


Die Fahrt der 44 mit Kesselwagenganzzug ist am Bildschirm zu kontrollieren.

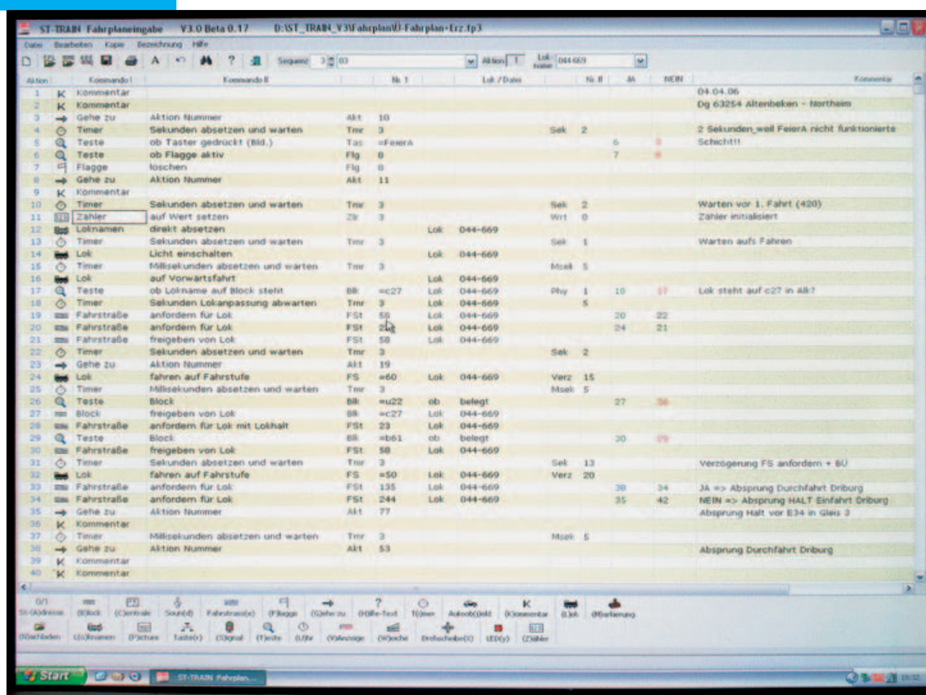




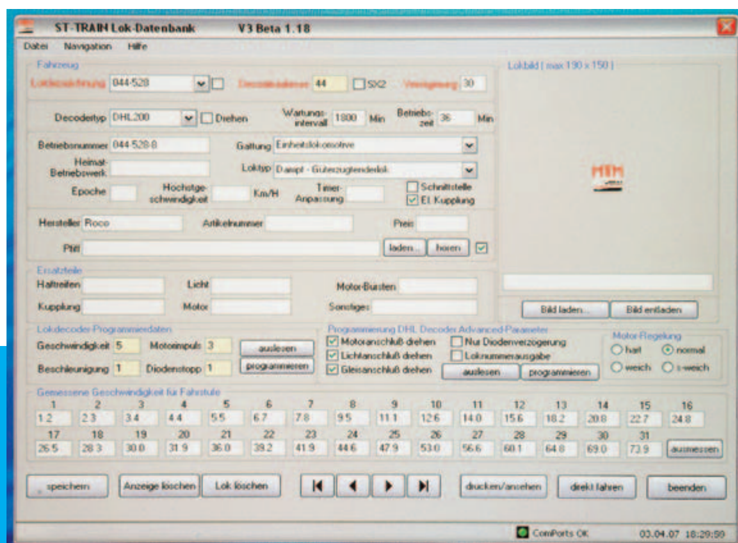
Zugriff via Bildschirm: Ottbergen Ost umfasst mit Fahrdienstleiter-Stellwerk Oof Bahnhof und Ost-Ein-/-Ausfahrt, Bezirk Ow West-Ein-/-Ausfahrt und Bw.



Schattenbahnhof Altenbeken: Alle Objekte wie Blöcke, Weichen werden per Gleisbild nur direkt ausgewählt.



Ohne Kompilierung: Die Fahrplaneingabe ermöglicht ein schnelles Erkennen der Aktion mittels Symbolen.



Die Programmierung der Lokdecoder erfolgt nun über die Lokdatenbank, über welche die Lok auch gefahren wird.

beim Vorbild im Blockabstand gefahren wird, nicht im Analog-Betrieb zu meistern ist.

„Wir haben uns für Selectrix entschieden, nicht zuletzt wegen der Impulsfrequenz von 13mal pro Sekunde.“ Karl Fischer sagt´s, um sogleich hinzuzufügen: „Wir sind damit sehr zufrieden.“

Der aufwendige Digitalbetrieb ist genaugenommen eine vom PC gestützte Steuerung mittels Decodern des Selectrix-Pioniers Doehler und Haas: „Alle Lokomotiven sind mit Selectrix-Decodern der 200er-Serie ausgerüstet“, bestätigt Fischer.

Die passende Computer-Software stammt vom Modellbahn-Technik-Team München (MTTM): ST-Train, Version 2, war bislang im Einsatz, Version 3 befindet sich derzeit im Testbetrieb auf der Ottbergen-Anlage. Kein Wunder, dass Norbert Sickmann, bei MO187 zusammen mit Frank Tiggelhoven für die Betriebstechnik zuständig,



Die Schauanlage rund um Ottbergen anno 1975 lebt auch von Detailszenen am Rande wie dem Verkehrsunfall in Bad Driburg.

einen ständigen Arbeitsplatz augenblicklich vor dem PC innehat.

„Die neue ST-Train-Version ist noch zuverlässiger", hat der 35-Jährige bereits festgestellt. Karl Fischer attestiert: „Sicherer und noch leistungsfähiger, so werden zum Beispiel die Loks nicht mehr über Fahrstufen, sondern über die tatsächliche Geschwindigkeit gesteuert, ein wichtiger Aspekt beim Nachschieben!"

Reinhold Günther von MTTM verweist unter anderem auf die Vermehrung der Fahrstraßen und Fahrregler sowie die Auswahl etwa der „Weichen und Signale über Symbole".

Und Karl Fischer freut sich außerdem über die neue Drehscheiben-Technik mittels Lichtschranke, „schließlich wie beim Vorbild Millimeterarbeit!"

Inzwischen gibt es auch eine dem Anlagenniveau entsprechende DVD, eine Eigenproduktion, die viel vom Selbstverständnis der Macher verrät: „Modellbahnschau MO187 Bad Driburg ... Der vielleicht schönste Modellbahnfilm der Welt", der für knapp unter 20 Euro vor Ort, aber auch bei der Verlagsgruppe Bahn (VGB) zu erwerben ist. Bei einigen Sequenzen muss man schon sehr genau hinschauen, um nicht das Modell mit dem Vorbild zu verwechseln!

Apropos Vorbild: Karl Fischer wäre nicht Karl Fischer, hätte er nicht selbst bei einem Schluck Schwarzer Geselle stets auch die große Eisenbahn der Dampflokära im Blick: „Gehen Sie auf eine erlebnisreiche Reise in längst vergangene Zeiten", wirbt der Brakeler für die Bad Driburger Dampffestspiele am Samstag, 30. Juni, und Sonntag, 1. Juli 2007, auf dem Gelände des historischen Güterbahnhofs.



Die per PC gestützte Steuerung des Fahrbetriebs setzt den Einbau von Decodern in die Loks zwingend voraus.

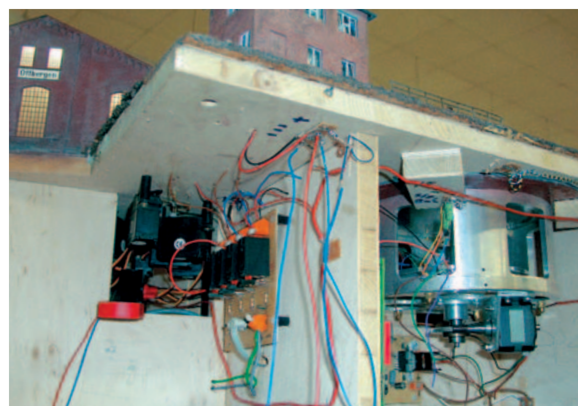
Dort dampfen nicht nur zentnerschwere und meterlange 1:10-Kolosse, sondern auch die großen Schwarzen, so die 50 3655 und die Krefelder 78 468. Da zeitgleich nur wenige Kilometer entfernt das Viaduktfest steigt, finden zwischen Altenbeken und Bad Driburg Pendelfahrten statt, zu denen auch der Weltmeister-VT08 erwartet wird. Aktuelle Informationen sind im Internet unter www.mo187.de, www.vivat-viadukt.de und zwecks Tickets der Krefelder Sonderfahrt mit 78 468 unter www.eisenbahntechnik-park-krefeld.de zu bekommen.

Übrigens eine der letzten Gelegenheiten, das Vorbild Bad Driburg als Bahnhof und die beiden mechanischen Stellwerke in Aktion zu erleben. Hat der Zeitplan der DB AG Bestand, dann ist schon eine Woche nach dem Fest Bad Driburg zum Haltepunkt degradiert und das elektronische Stellwerk (EStW) Göttingen übernimmt die Regie. *Karlheinz Haucke*

Teil 5: Oktober-Ausgabe

Zuverlässig: PC-gestützte Steuerung mit Selectrix-Decodern





Reinhold Günther (lks.) und Michael Butkay beim neuerlichen Einbau der Drehscheibe, deren komplexe Technik erst die Untersicht offenbart.



Fotos (2): Fischer

Modellbahn Aktuell

LILIPUT ▸ Leuna-Kesselwagen der DR in H0



Vorbildgerecht mit unterschiedlichen Kesseln fertigt Liliput zwei bei der DR in der Epoche III eingestellte vierachsige Kesselwagen ZZwr (rechts) und ZZ (links). Das Vorbild des letzteren war an die Leunawerke vermietet. Wieder lieferbar sind aus dem H0e-Sortiment von den Bregenzerwald-Bahnen fünf verschiedene Personenwagen (Art.-Nr. L344390 bis L344394) Info: www.liliput.de.

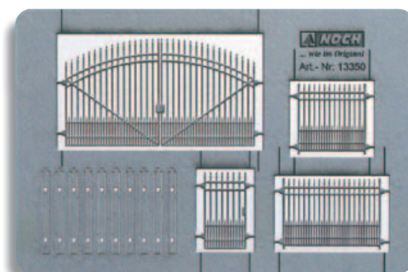
JANO ▸ Brockenhexe für H0



Foto: R. Albrecht

Der Traktor RS 02/22 wurde von 1949 bis 1952 im Schlepperwerk Nordhausen gefertigt. Er half, die erste Mechanisierungslücke nach dem Zweiten Weltkrieg zu schließen. Das Fertigmodell besteht aus Gießharz. Info: Jano Modellbau Jörg Albert, Langensalzaer Str. 40, 99817 Eisenach, Tel. (03691) 881985, Internet: www. Jano-modellbau.de.

NOCH ▸ H0-Zäune aus Karton



Die H0-Zäune bestehen aus einem speziellen Karton, der mit modernster Lasertechnik bearbeitet wird. Die Elemente werden einfach mit dem Finger oder einer Pinzette aus der Trägerplatte herausgebrochen und anschließend mit handelsüblichem Klebstoff auf der Anlage fixiert. Info: www.noch.com.

TILLIG ▸ 202 „Meiningen" und Minol-Kesselwagen in TT



Als TT-Farbvariante rollt die himmelblaue 202563-3 (Bild Mitte) des Dampflokwerkes Meiningen aus den Sebnitzer Fabrikationsräumen. Ebenfalls für TT gibt es einen Minol-Benzinkesselwagen (Bild rechts) der DR, laut Aufdruck vermietet an das VEB Minol-Werk Piesteritz, für die Epoche III. H0-Bahner dürfen sich über einen Kühlwagen der Dortmunder Hansa-Brauerei (Bild links) der DR in der britisch-amerikanischen Bi-Zone freuen. Infos: www.tillig.com.

US-Corner

In der Pumpkin-Lackierung der Burlington Northern and Santa Fe rollt die vierachsige GP40X (Ready-to-roll-Produktlinie) in H0 an, die im Bild 1 einen vierachsigen Flachwagen mit zwei John-Deere-Planierraupen (John-Deere-Sonderserie) befördert. Im Bild 2 haben sich eine Two-Window-Caboose der New Haven und eine Four-Window-Caboose des Chessie-Systems versammelt. Letztere trägt noch die von der Vorgängerbahn Western Maryland vergebene Betriebsnummer 1867 und das WM-Kürzel. Athearn-Modelle sind über Noch erhältlich. Info: www.athearn.com und www.noch.com.

1

2

UHLENBROCK ▸ *Intelli-Light-Beleuchtungskörper*

Dass auf der Modellbahn permanent dieselbe Beleuchtung und dasselbe Wetter herrschen, gehört nun der Vergangenheit an. Uhlenbrocks Intelli-Light-System besteht aus der Grundeinheit, die Sonnenauf- und -untergänge, Regenstimmung und sogar Gewitter simulieren kann. Weitere Einheiten gibt es mit Leuchtröhren unterschiedlicher Farben oder mit neutralem Weiß. Pro laufendem Meter Anlage wird die Installation eines Licht-Elements empfohlen. Die Module können analog mit Abrufen der Ereignisse per Tastendruck oder digital über das Loco-Net betrieben werden. Info: www.uhlenbrock.de.

SILFLOR ▸ *Bäume für große Spuren*

In größerem Maßstab denken die Macher von Silflor bei den Bäumen. Der Krüppelbaum (im Bild mit einer 1:45-Figur) beispielsweise degradiert mit seiner tollen Gestaltung Fahrzeuge zu Statisten. Das feine Gewächs wird wie von Silflor gewohnt von Hand gefertigt, weshalb kein Baum dem anderen gleicht. Info: Silflor, Bodenseestr. 228, 81243 München, Tel. (089) 87139620, Internet: www.silflor.de.

VAMPISOL ▸ *Tunnel- und Mauerwerk-Baukasten in 1:87*

Aus Spezialgips fertigt Vampisol ein Baukasten-System für Tunnelportale und Stützmauern. So lassen sich beispielsweise ein oder zweigleisige Portale in Haustein- (Bild links), Backstein- oder Beton-Struktur erstellen. Ergänzend können Portalkränze, Gewölbe und Mauerwerksplatten (Bild rechts) geordert werden. Info: Vampisol, Jens Kaup, Stieggasse 27, 34346 Hann. Münden, Tel. (05541) 9992005, Internet: www.vampisol. de.

Modellbahn Aktuell

BREKINA ▸ Omnibus MB 06600H in H0



Im Rahmen der Kollektions-Ergänzung legt Brekina den H0-Reisebus Mercedes O6600H (Bild) in neuen Farben wieder auf. In einem McCormick-Set finden sich zwei Traktoren des Herstellers und als Service-Fahrzeug der formneue Opel Olympia von 1953 als Kombi „CarAVan". In der preisgünstigen Economy-Serie erscheinen der Mercedes L319 und der VW T2. Info: www.brekina.de.

PAULO ▸ Stock-/Flechtsignale in 0, I und II



Die Original-Signalscheiben waren aus Korbweiden geflochten und gehörten in den Epochen I und II zur Grundausstattung vieler Streckenposten. Auch die Nachbildungen in den Maßstäben 1:45, 1:32 und 1:22,5 sind geflochten. Desweiteren kommt ein Wasserlinien-Modell der Schlepp-Barkasse Rugenbergen im Maßstab 1:45 zur Auslieferung. Info: Paulo Miniaturen, Wulfsdorfer Weg 14a, 22926 Ahrensburg, Tel. (04102) 692711, Internet: www.paulo.de.

ERBERT ▸ HL-Signale der DR in TT



In der „eDummy`s" genannten Serie filigraner und exakt maßstäblicher TT-Signale erscheinen HL-Signale der DR. Bis auf die fehlende Beleuchtung entsprechen die Modelle den funktionsfähigen und sind für Orte gedacht, wo die Signale ohnehin nur von hinten zu sehen sind. In der normalen Serie erscheinen die mit weißen LED ausgestatteten Hauptsperrsignal HL13+Ra12 und Rangierhaltsignal Ra11a+Ra12. Info: Erbert Modellbahntechnik, Wilfried Erbert, Bodenweg 9, 36266 Heringen, Tel. (06624) 8954, Internet: www.erbert-signale.de

MÄRKLIN ▸ 45 004 als Bello-Edition in H0



Dem gerne salopp Bello abgekürzten berühmten Eisenbahn-Fotografen Carl Bellingrodt widmet Märklin eine Sonder-Edition der DB-Epoche-III-45 004. Beigelegt ist ein entsprechendes, von Bellingrodt angefertigtes Foto der damals beim Lokversuchsamt Göttingen beheimateten Maschine. Damit die Lok nicht einstaubt, liefern die Göppinger eine repräsentative Echtholz-Vitrine mit Glasscheiben gleich mit. Info: www.maerklin.de.

BE-LA-TEC ▸ Schubladenschränke aus Metall



Beim Öffnen der Schubladen bietet sich dem Betrachter ein angenehmer Überblick über die Sammlung. Für größere Spurweiten sind Schubladen mit Gummieinlagen und Unterteilungen mit einem Kunststoff-Stecksystem vorgesehen. Alle Schubladenschränke sind serienmäßig mit Zentralverriegelung durch ein Zylinderschloss verschließbar und haben eine Einzelauszugssperre. Die Schubladen sind auf Teleskopauszugsschienen komplett ausziehbar und bis maximal 50 kg belastbar. Es stehen verschiedene Gehäusebreiten und -höhen zur Verfügung. Die Gehäusetiefe beträgt einheitlich 500 mm. Alle Metallteile sind pulverbeschichtet und thermolackiert, und es kann zwischen acht Standardfarben ohne Mehrpreis gewählt werden. Info: Be-La-Tec, Kreisstraße 29, 77749 Hohberg-Diersburg, Tel. (07808) 913412, Internet: www.be-la-tec.de.

ROCO ▸ *Tschechische Wumme, Rheingold-E 10 und Bananenwagen in H0*



Erster Vorbote des 50-Jahre-Jubiläums des TEE-Verkehrs ist die E 10 1239 in der schicken Rheingold-Lackierung. Mit dem Heizöl-Kesselwagen der Firma Röchling (Bild) befriedigt Roco ebenfalls den Neuheiten-Hunger der Epoche-III-Bahner. In akkurater Bedruckung der Tschechischen Staatsbahnen rollt die Epoche-IV-Version der als Taiga-Trommel bekannten T 679 (Bild) an. In die heutige Epoche gehört ein Dreier-Set aus Bananenwagen (Bild), die sich in Bedruckung und Beschriftung geringfügig unterscheiden. H0e-Bahner werden mit einem Kipploren-Zweierset bedacht. Info: www.roco.cc.

BUSCH ▸ *Allrad-Fortschritt und Wellblech-Citröen in H0*



Die Allrad-Variante des DDR-Traktors ZT 300 nannte sich ZT 303 (Bild) und weist in H0 die typische Antriebswelle zur Vorderachse auf. Erfrischend nostalgisch mutet die Limonadenwerbung auf dem Wellblechkleid des Citroën H (Bild) an. Als Safari-Fahrzeug, gelegentlich auch in Deutschlands freier Wildbahn, waren Geländewagen wie der Toyota Landcruiser (Bild) im Zebra-Look zu sehen. Info: www.busch-model.com.

MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN ▸ *DB-Schiebedachwagen in H0*



In einer Epoche-III-Variante rollt der fein detaillierte zweiachsige Schiebedachwagen Kmmks 51 der Deutschen Bundesbahn an. Info: www.fleischmann.de.

CLOU ▸ *Zweikomponenten-Acryllack in Spraydose*

Die Vorteile einer widerstandsfähigen Zweikomponenten-Acrylfarbe mit dem gleichmäßigen Finish einer Spritzlackierung verbindet Clou in Spray-Tec genannten Spraydosen. Es stehen über 10000 Farbtöne zur Wahl. Selbstverständlich ist das Treibmittel FCKW-frei. Die Farben sind ausschließlich im Farben-Fachhandel erhältlich. Info: Clou, Tel. (069) 890070, www.clou.de.

VIESSMANN ▸ *Bäume für H0 und TT*

Mit Belaubung aus Naturmaterialien bietet Viessmann eine Rosskastanie (Höhe etwa 18 cm), eine Waldkiefer (25 cm, Bild links) und eine Rottanne (15 cm, Bild rechts) an. Info: www.viessmann-modell.de.



BREMOD ▸ *Transportkoffer für N, TT und H0*



Mit formschönen Transportkoffern (im Bild mit einer H0-Lok von Kato) für H0-, TT- und N-Wagen bieten die Bremer all jenen Modellbahn-Fans eine Alternative, die gelegentlich oder auch regelmäßig ihre Miniaturen mit auf Reisen, zum Beispiel zu Messen oder Ausstellungen, nehmen. Die Tragbehälter bestehen aus Kunststoff und sind mit feinporigen Schaumstoffeinlagen ausgestattet. Info: Internet: www.bremod.com.

HAPO ▸ *Servo-Weichenantrieb*

Beim für die Baugrößen Z bis I einsetzbaren Servoantrieb wirkt der Motor auf eine Zahnstange, die die Drehbewegung des Motors in eine lineare Verschiebung umwandelt. Die Ansteuerung muss eine nicht im Lieferumfang enthaltene Servo-Elektronik übernehmen. Für H0 fertigt Hapo eine 18-Meter-Drehscheibe wahlweise mit 2,5 oder 2,1 mm hohen Schienenprofilen beziehungsweise für Mittelleitersysteme mit Punktkontakten. Dieselbe Grube wird in TT für eine 23-Meter-Drehscheibe genutzt. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246) 1552, Internet: www.hapo-bahn.de.



ADE ▸ *Bm 232 in H0 für Epoche IVb*

Als limitierte Sonderserie liefert Willy Ade den grünen Zweite-Klasse-Schnellzugwagen der Bauart Bm 232 in einer Beschriftung der Epoche IVb. Info: Ade-Eisenbahn-Modelle, Kelterplatz 3, 72636 Frickenhausen, Tel. (07025) 911487, Fax (07025) 911489, Internet: www.ade-eisenbahn-modelle.de.

DANVO ▸ *MAN-Kurzhauber in 1:32*

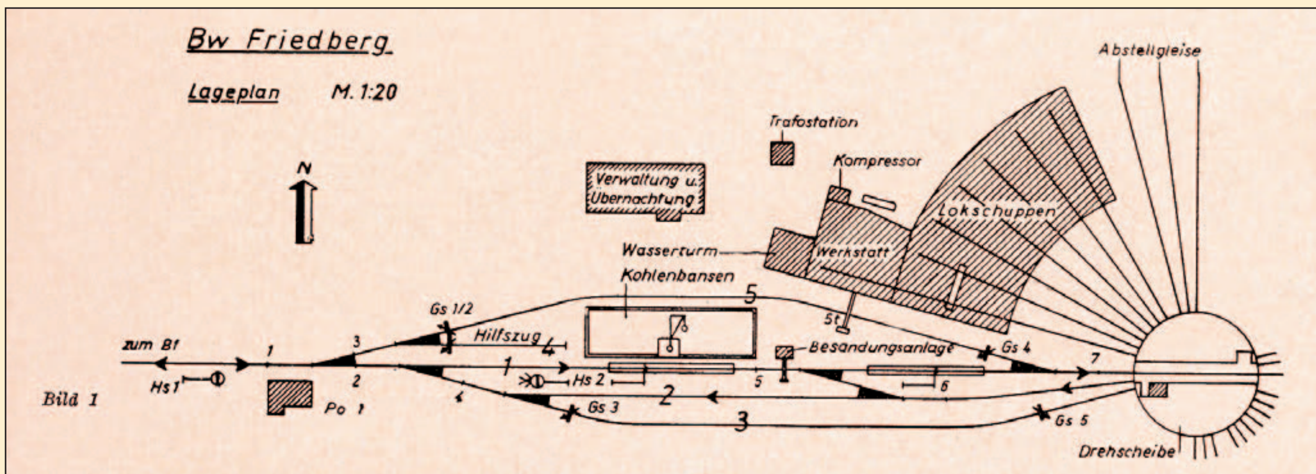
Der Firmenphilosophie entsprechend aus 0,5 mm starkem Stahlblech fertigt Danvo den klassischen MAN F8 im Maßstab 1:32 als Pritschenwagen mit Fernverkehrs-Fahrerhaus. Die Karosserie wird in Originallacken einbrennlackiert. Wie gewohnt lassen sich Türen, Klappen und natürlich die Bordwände öffnen. Info: www.danvo-modelle.com.



MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 50 JAHREN: Bauanleitung für Ringlokschuppen in H0



● Unter den früheren Bauanleitungen im MODELLEISENBAHNER genossen jene mit den hervorragenden Zeichnungen von Günter Fromm höchste Anerkennung. Der Ingenieur aus Weimar, später Erfurt, prägte mit seinen exakten Grund- und Aufrissen die Zeitschrift und viele Fachbücher, und nach seinen Anleitungen zu bauen, bereitete stets Vergnügen. In der Juni-Ausgabe 1957 des MODELLEISENBAHNER erschien eine elf(!)seitige Bauanleitung für einen siebenständigen Ringlokschuppen in H0. Kennzeichen der Bauanleitungen Fromms, so auch dieser, waren die exakte Maßstäblichkeit und die Aufteilung in Baugruppen und -teile, so dass ein Höchstmaß an Vorbildtreue gewahrt wurde. Dabei blieb dem Bastler die Wahl der Herstellungstechnik weitgehend frei: Fromm selbst legte die Fertigung aus Sperrholz nahe, doch seien Hartpappe oder Holzfaserkarton mit entsprechender Bearbeitung ebenso geeignet. Auch waren im Falle des Ringlokschuppens Erweiterungen oder eine Reduzierung der Ständezahl möglich.

KLEINOD IN THÜRINGEN

Dampf-Container vom Rennweg

● Unser Leser Hannes Löchner aus Neuhaus am Rennweg sandte folgende originelle Sache ein: „Ich als treuer Leser (seit ca. 50 Jahren) und langjähriger Eisenbahnfreund besitze viele Sammlerstücke über die Bahn und habe mir so mein eigenes kleines Eisenbahnmuseum geschaffen. Als zur Zeit letzte Anschaffung habe ich mir an einem Original-Eisenbahn-Container ein Bild der Lok-BR 95 anbringen lassen. Dies soll auch ein Denkmal für diese Baureihe sein, die bis zum Schluss von Probstzella und Sonneberg herauf auf den Kamm des Thüringer Waldes nach Neuhaus am Rennweg gedampft ist." Der MODELLEISENBAHNER wünscht Hannes Löchner weiterhin Freude bei seiner Sammelleidenschaft!



Foto: Löchner

Denkmal der besonderen Art: An einem Container ließ Hannes Löchner aus Neuhaus ein Portrait der BR 95 anbringen.

MÄRKLIN

Marktplatz im Internet

● Seit dem 24. April gibt es eine Internet-Auktionsplattform speziell für gebrauchte Märklin- und Trix-Artikel. Unter www.maerklin-marktplatz.de haben Modellbahnfreunde und Sammler die Möglichkeit, Produkte beider Marken und darüberhinaus anzubieten und zu verkaufen. Die Artikel können zu einem Festpreis verkauft oder in einer Auktion mit einem festzulegenden Startpreis versteigert werden. Die Online-Plattform steht nicht nur Privatpersonen, sondern auch gewerblichen Anbietern zur Nutzung offen. Märklin weist darauf hin, dass nur die Handelsplattform zur Verfügung gestellt wird; es werden keine Sortimentsartikel über dieses Portal verkauft. Für den Start konnten bereits einige erfahrene Anbieter gewonnen werden, so dass die Plattform von Anfang an mit einer Vielzahl interessanter Angebote aufwarten kann. Zunächst wird der Märklin-Marktplatz nur in Deutschland und Österreich aktiv sein.

Foto: Märklin



Wird in der Onlineplattform angeboten: Spur-I-Rarität Leipziger Bahnhof.

SEBNITZ

Tillig lädt ein

● Am Wochenende 16. und 17. Juni lädt die Firma Tillig zum diesjährigen Tag der offenen Tür nach Sebnitz ein. Neben einer Betriebsbesichtigung gibt es eine große Modellbahnausstellung, auch zeigen sich Zubehörhersteller wie Noch und Auhagen. Ein umfangreiches Begleitprogramm auch für Kinder rundet diese Publikumstage ab. Info: www.tillig.com, Tel. (035971) 9030.

MODELLBAU-MESSEN

Magdeburg fiel aus

● Die in unseren Messekalendern für dieses Jahr angekündigten „Magdeburger Modellbau- und Kreativtage“, die vom 28. April bis 1. Mai hätten stattfinden sollen, fielen in diesem Jahr aus. Bedauerlicherweise erfuhr die Redaktion des MODELLEISENBAHNER von dieser Entscheidung der Messegesellschaft in Magdeburg zu spät. Die Pressestelle der Messe und die Projektleitung für die Modellbau- und Kreativtage haben gegenüber unserer Zeitschrift bereits ihr Bedauern darüber eingeräumt. Der Redaktion des MODELLEISENBAHNER bleibt nur, sich bei allen Lesern zu entschuldigen, die den Weg nach Magdeburg nun umsonst angetreten haben.

KLEIN-MODELLBAHN

Produktion geht weiter

● Während sich Klein-Modellbahn aus Wien Ende des vergangenen Jahres vor Schwierigkeiten in Bezug auf die Weiterführung der Produktion sah (siehe MODELLEISENBAHNER 2/2007), zeichnet sich jetzt offenbar eine Lösung ab. Ein „einigermaßen positver Geschäftsverlauf ... und überraschend große Anteilnahme seitens der Öffentlichkeit“ ließen Firmengründer und -inhaber Oskar Klein zu einem Konzept kommen, das im Wesentlichen die Fortführung der Produktion am neuen Standort Podhoretzkygasse 4-6 in A-1230 Wien vorsieht, wobei das Standardprogramm stark reduziert wird. Die Platzeinschränkungen betreffen in erster Linie das Lager. Außer dem Standardprogramm soll es Kollektionen geben, die nur einmalig produziert werden. Desweiteren soll die kundenspezifische Produktion von Modellen ab etwa 200 Stück ausgeweitet werden. Weitere Informationen: www.kleinmb.at.



MESSE-KALENDER

12. – 14. OKTOBER 2007:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

01. – 04. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

15. - 18. NOVEMBER 2007:
Modellbahn & Modellbau Süd, Stuttgart.

23. – 25. NOVEMBER 2007:
Faszination Modellbau, Bremen.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 31906-0
Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422

www.vg-bahn.de

www.modelleisenbahner.de



Fotos (2): Wollny



SAND UND HEIDE

Von Schneidemühl bis zur russischen Grenze führt der zweite Teil der Reise auf der Ostbahn.



Foto: Tiedtke

VARIANTEN-REICH

Die Modellbahnfreunde Herpf-Suhl-Hirschbach begeistern mit H0-Motiven nach Thüringer Vorbildern.

Außerdem

Antriebs-Sache

Eine motorische Alternative für den Antrieb von Formsignalen stellt Wolfgang Bahnert vor.

Alterungs-Effekt

Was Modellbahn-Fans erfreut, macht dem SPNV Sorgen: Die Alterung hinterlässt Spuren.

Corail-Téoz-Züge

Woran die DB AG nicht glaubte, davon ist die SNCF überzeugt: Interregio-Verkehr hat Zukunft.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Emersleben

NEUE GLEISE FÜR ELBFLORENZ

Die Bahnanlagen in Sachsens Landeshauptstadt Dresden erfahren derzeit eine grundlegende Erneuerung. Der Bahnknoten erhält die überfällige Verjüngungskur.

ZURÜCKVERSETZT

Rocos maßstäblich lange H0-Silberlinge erfahren bei Jörg Chocholaty eine Radikalkur.



Foto: Chocholaty



Foto: Tiedtke

GANZNULL IN PERFEKTION

Hans Hagners einteiliges Diorama zeigt die Gestaltungsmöglichkeiten in der Baugröße 0.

Das Juli-Heft erscheint am **20. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch